

## University of Groningen

### Regionalwirtschaftliche Effekte einer Verlängerung des SPNV auf der Verbindung Neuenhaus - Emmen

Brandt, Arno; Böttcher, Fabian; Heinecke, Nina; Polom, Lina; Sijtsma, Frans; Daams, Michiel; Edzes, Arend

**IMPORTANT NOTE:** You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

*Publication date:*  
2016

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

*Citation for published version (APA):*

Brandt, A., Böttcher, F., Heinecke, N., Polom, L., Sijtsma, F., Daams, M., & Edzes, A. (2016). *Regionalwirtschaftliche Effekte einer Verlängerung des SPNV auf der Verbindung Neuenhaus - Emmen*. CIMA.

#### Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

#### Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

# **Regionalwirtschaftliche Effekte einer Verlängerung des SPNV auf der Verbindung Neuenhaus - Emmen**

Erstellt im Auftrag der Bentheimer Eisenbahn AG

Hannover, 25. Mai 2016

**CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH**  
Moocksgang 5  
30169 Hannover

**Autoren:**

Dr. Arno Brandt (Projektleiter)  
Fabian Böttcher  
Nina Heinecke  
Lina Polom

**Department of Economic Geography**  
Faculty of Spatial Sciences  
University of Groningen

**Autoren:**

Dr. Frans J. Sijtsma  
Dr. Michiel N. Daams  
Dr. A.J.E. Edzes

# Inhalt

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Einleitung .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Konzeption und Methodisches Vorgehen.....</b>                          | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Verkehr im europäischen Kontext .....</b>                              | <b>7</b>  |
| <b>4</b> | <b>Regionalwirtschaftliche Ausgangssituation .....</b>                    | <b>10</b> |
| 4.1      | Verkehrliche und raumordnungspolitische Einordnung.....                   | 10        |
| 4.2      | Demographische Entwicklung und Bevölkerungsprognose .....                 | 16        |
| 4.3      | Arbeitsmarktstandorte und Beschäftigungsentwicklung .....                 | 19        |
| 4.4      | Tourismuswirtschaft .....   | 21        |
| <b>5</b> | <b>Regionalwirtschaftliche Effekte in Referenzprojekten .....</b>         | <b>24</b> |
| 5.1      | Ausgewählte Referenzprojekte.....   | 24        |
| 5.2      | Regionalwirtschaftliche Effekte der Referenzprojekte .....                | 32        |
| 5.3      | Erfolgsfaktoren und Hemmnisse .....                                       | 33        |
| <b>6</b> | <b>Abschätzungen der Fahrgastpotenziale.....</b>                          | <b>36</b> |
| 6.1      | Berufspendler .....   | 36        |
| 6.2      | Bildungspendler .....   | 38        |
| 6.3      | Touristen .....   | 46        |
| 6.4      | Freizeitmobilität.....  | 54        |
| 6.5      | Zwischenfazit .....   | 57        |
| <b>7</b> | <b>Qualitative Abschätzung der regionalwirtschaftlichen Effekte .....</b> | <b>58</b> |
| 7.1      | Verkehrliche und raumwirksame Effekte .....                               | 58        |
| 7.2      | Wirtschaftliche Effekte .....   | 59        |
| 7.3      | Effekte auf Demographie und Wohnumfeldattraktivität .....                 | 61        |
| 7.4      | Effekte auf Tourismus und Freizeit .....                                  | 62        |
| <b>8</b> | <b>Zusammenfassung .....</b>  | <b>64</b> |
| <b>9</b> | <b>Literatur .....</b>  | <b>66</b> |

# 1 EINLEITUNG

---

Der in der deutsch-niederländischen Grenzregion gelegene niedersächsische Landkreis Grafschaft Bentheim ist einer der dynamischsten ländlichen Räume Norddeutschlands. Neben einer starken demographischen Entwicklung, die auf Zuwanderung und eine vergleichsweise „junge Bevölkerung“ zurückzuführen ist, ist die Region auch durch günstige ökonomische Rahmenbedingungen charakterisiert. Diese positive Ausgangslage gilt es für die Zukunft weiter zu stärken und auszubauen. Als ein wesentlicher Standortfaktor ist in diesem Kontext insbesondere die verkehrliche Anbindung und Erreichbarkeit zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund eines europäischen Binnenmarktes ist dabei auch die Gewährleistung transnationaler Mobilität in der Region, u.a. durch einen grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehr, unabdingbar.

**Vorstellung des Untersuchungsraums**

In weiten Teilen der Grafschaft Bentheim wurde Mitte der 1970er Jahre der Schienenpersonennahverkehr eingestellt. Das vorhandene Schienennetz wurde in den letzten 40 Jahren lediglich für den Güterverkehr genutzt. Seitdem konzentriert sich der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Mehrheit der Städte und Gemeinden des Landkreises Grafschaft Bentheim auf Busverbindungen. Das defizitäre ÖPNV-Angebot war in den letzten Jahrzehnten insbesondere für Pendler mit starken Einschränkungen verbunden und hat zum Bedeutungszuwachs des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) beigetragen.

**Schieneverkehr in der Grafschaft**

Im Zuge der Wiederbelebung von Bahnstrecken für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) in Niedersachsen ist innerhalb der nächsten Jahre auch die Reaktivierung der Strecke von Neuenhaus nach Bad Bentheim geplant. Sie bindet künftig die Städte Nordhorn und Isterberg an das Schienennetz an. Dafür ist eine umfassende Modernisierung der Schieneninfrastruktur notwendig, die u.a. die technische Sicherung der Bahnübergänge, den Ausbau der künftigen Haltepunkte sowie die eigentliche Streckenaktivierung umfasst. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wurde bereits 2010/2011 im Zuge eines Gutachtens der NORD/LB in Zusammenarbeit mit der Regio-Nord Consulting GmbH untersucht. Der zuständige Lenkungsausschuss des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums hat daraufhin im März 2015 „grünes Licht“ für die Wiederaufnahme gegeben. Ende Oktober 2015 wurde schließlich die Planungsvereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der Bentheimer Eisenbahn AG unterzeichnet, wobei das Land die Übernahme eines Großteils der Kosten zugesichert hat. Ziel ist es, ab Dezember 2018 den Schienenpersonennahverkehr zwischen Neuenhaus und Bad Bentheim wieder aufzunehmen.

**Reaktivierung bis 2018 geplant**

Darüber hinaus ist eine Verlängerung der Strecke in nördlicher Richtung über die Stadt Neuenhaus hinaus bis zur ca. 40 Kilometer entfernten Gemeinde Emmen angedacht. Emmen liegt im Südosten der Provinz Drenthe in den Niederlanden. Für diese mögliche Weiterführung der Strecke über die Stadt Neuenhaus hinaus sind ebenfalls die regionalen Effekte zu prüfen. Während mit der Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs in der Grafschaft Bentheim bereits ein zentraler Schritt eingeleitet worden ist, könnte eine Verlängerung der Streckenführung deutliche Zusatzeffekte erzielen, insbesondere, wenn eine grenzüberschreitende Verbindung entsteht. Ein solcher Lückenschluss zwischen den nationalen Netzen könnte die Erreichbarkeitspotenziale des derzeit in der Reaktivierung befindlichen Streckenabschnitts und damit auch die positiven Effekte potenzieren. Er würde neben dem grenzübergreifenden Pendlerverkehr auch

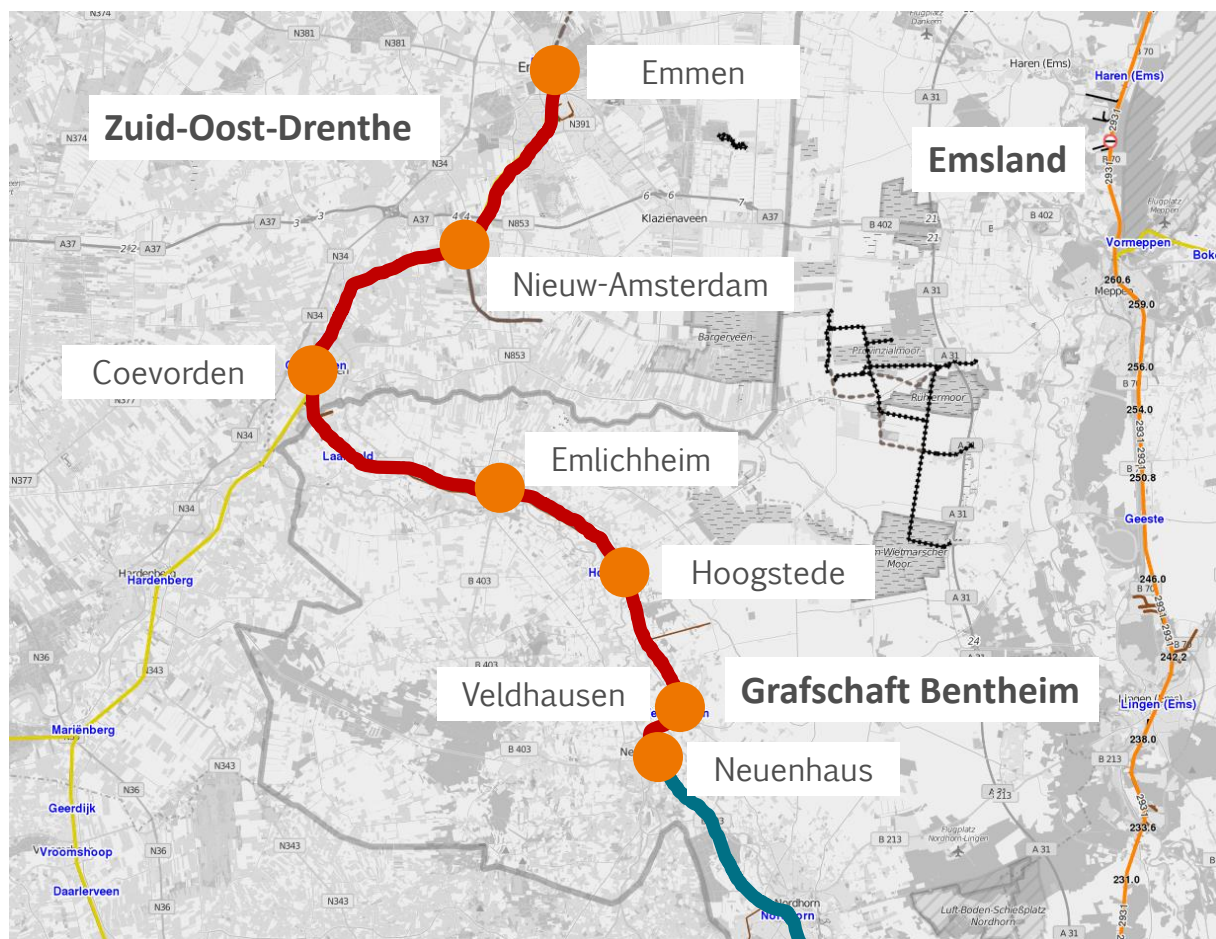
**Erweiterung der Strecke nach Emmen (Niederlande)**

den Tourismus und die freizeitmotivierte Verkehre im Sinne einer immer stärkeren europäischen Verflechtung unterstützen.

Der in der vorliegenden Studie untersuchte Streckenabschnitt (vgl. Abbildung 1) verläuft ab Neuenhaus, dem aktuellen Endpunkt der bereits in der Reaktivierung befindlichen Strecke, mit einem weiteren Halt im Stadtgebiet (Veldhausen) über die Gebiete der Samtgemeinden Neuenhaus und Emlichheim durch den nördlichen Teil der Niedergrafschaft mit weiteren Haltepunkten in Hoogstede und Emlichheim. Die Linie quert bei Coevorden die Grenze zu den Niederlanden und stellt somit eine Verknüpfung zwischen dem deutschen und dem niederländischen Streckennetz her. Im weiteren Streckenverlauf über den Zwischenhalt Nieuw-Amsterdam bis zum geplanten Endpunkt Emmen besteht bereits eine SPNV-Angebot, das aber durch die neue internationale Linie in der Frequenz verstärkt wird und damit eine qualitative Aufwertung erfährt. Ab Coevorden bestehen Anschlussoptionen ins niederländische Netz, beispielsweise nach Amelo oder Zwolle.

## Die Verbindung Neuenhaus - Emmen

**Abb. 1:** Streckenverlauf der Verlängerung Neuenhaus – Emmen



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH  
Kartengrundlage: <http://www.openrailwaymap.org/>

Ziel der vorliegenden Studie ist es, die regionalwirtschaftlichen Effekte einer Erweiterung der geplanten Bahnstrecke bis nach Emmen in den Niederlanden zu ermitteln. Dafür wird zunächst die regionalwirtschaftliche Ausgangssituation im deutsch-niederländischen Grenzraum untersucht. In einem zweiten Arbeitsschritt erfolgen die

## Zielsetzung des Gutachtens

vertiefende Betrachtung von potenziellen Nutzergruppen und die quantitative Abschätzung der Fahrgastpotenziale. Abschließend werden die erwarteten Effekte auf die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt, die Demographie und Wohnstandortqualität sowie den Tourismus benannt. In allen Arbeitsschritten erfolgt stets eine besondere Berücksichtigung der regionalpolitischen Bedeutung eines innereuropäischen, transnationalen Verkehrsprojektes.

## 2 KONZEPTION UND METHODISCHES VORGEHEN

---

In der vorliegenden Studie sollen einerseits die Fahrgastpotenziale für eine SPNV-Verbindung zwischen Neuenhaus und Emmen quantifiziert und andererseits zu erwartende wirtschaftliche Auswirkungen für die Region qualitativ abgeschätzt werden. Der Aufbau der Studie und das methodische Vorgehen orientieren sich an der bewährten Konzeption der Vorgängerstudie für den Streckenabschnitt von Bad Bentheim bis Neuenhaus (vgl. Abbildung 2).

### **Aufbau und Vorgehen**

Im Kapitel 3 wird die sozio-demographische und wirtschaftliche Ausgangssituation in der Region skizziert. Zentrale Analysebereiche bilden die Themen Demographie (Bevölkerung, Wanderungen, natürliche Entwicklung), Wirtschaft und Arbeitsmarkt (Beschäftigung, Branchenstruktur, Fachkräfte), Tourismus (Zahl der Übernachtungen) sowie Bildung (Schülerzahlen, Studierende aus der Grafschaft). Als wichtige Grundlage für die Abschätzung zukünftiger Fahrgastpotenziale dient die aktuelle CIMA-Bevölkerungsprognose für Niedersachsen. Um eine einheitliche Ausgangsbasis für die spätere Schätzung der Fahrgastpotenziale und die Bewertung der potenziellen Effekte zu erhalten, ist das Prognosemodell auf die angrenzenden niederländischen Provinzen erweitert worden.

### **Kapitel 3: Regionalwirtschaftliche Ausgangssituation**

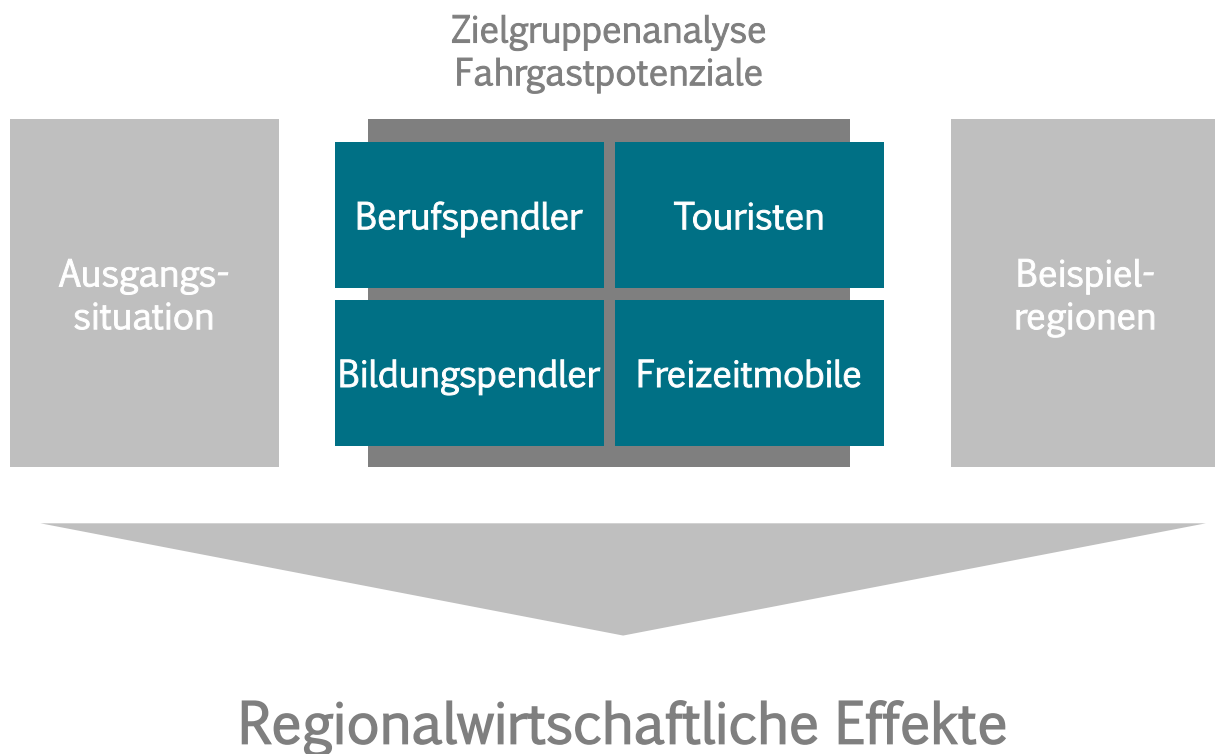
Kapitel 4 konzentriert sich auf die qualitative Ermittlung zu erwartender wirtschaftlich relevanter Auswirkungen einer Schienenverbindung zwischen Nordhorn und Bad Bentheim für den Standort Nordhorn / die Grafschaft Bentheim. Dabei wird maßgeblich auf die Erfahrungen aus Referenzregionen zurückgegriffen, in denen eine Wieder- oder Neueinführung einer grenzüberschreitenden SPNV-Verbindung bereits umgesetzt wurde.

### **Kapitel 4: Wirtschaftliche Auswirkungen und Referenzregionen**

Die quantitative Abschätzung des Fahrgastpotenzials für den Streckenabschnitt Neuenhaus – Emmen wird in Kapitel 5 ausführlich dargelegt. Sie erfolgt differenziert nach Reisemotivation – also für Berufs- und Bildungspendler, Freizeitmobile sowie für Touristen und Tagesausflüge. Das Fahrgastpotenzial, das sich aus den Einwohnern der Region ergibt, die in einem bestimmten Umkreis um die Haltepunkte leben (bzw. arbeiten, zur Schule gehen etc.), wird mithilfe eines Puffer-Modells ermittelt. Dabei ergeben sich innerhalb des Untersuchungsraums durchaus unterschiedliche Mobilitätskonstellationen mit Blick auf jeweils inhaltlich relevante Streckenabschnitte bzw. Fahrrichtungen. Innerhalb der Region gibt es deutliche Unterschiede beim Ausmaß der Erreichbarkeitsverbesserung – von der grundlegenden Herstellung eines bisher fehlenden SPNV-Anschlusses in der Samtgemeinde Emlichheim über die Eröffnung einer neuen Fahrtrichtung für die Stadt Neuenhaus und die Obergrafschaft bis hin zu einer qualitativen Verbesserung des SPNV-Angebots durch eine engere Taktung und Express-Angebote zwischen Coevorden und Emmen.

### **Kapitel 5: Quantitative Abschätzung des Fahrgastpotenzials**

**Abb. 2: Methodisches Vorgehen**



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Im Kapitel 6 wird qualitativ aufgearbeitet, welche Wirkungen die Mobilitätsverbesserungen auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung entfalten dürften. Insbesondere mit Blick auf Arbeitsmarkt und berufliche Ausbildung können deutliche Effekte erwartet werden. Erfahrungen aus anderen Grenzregionen mit neuem bzw. reaktiviertem SPNV-Abschluss stellen hierfür eine wichtige Grundlage dar.

**Kapitel 6: Qualitative Betrachtung**

Eine abschließende Zusammenfassung der Ergebnisse und die Ableitung von Schlussfolgerungen für die Untersuchungsregion werden im abschließenden Kapitel 7.

**Kapitel 7: Zusammenfassung und Fazit**



### 3 VERKEHR IM EUROPÄISCHEN KONTEXT

---

Das Vorhandensein tragfähiger Verkehrsinfrastrukturen und funktionierender Verkehrsnetze ist ein entscheidender Faktor für die Entwicklung von Regionen in modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften. In einer arbeitsteiligen Wirtschaft ist Mobilität, im Sinne einer Fortbewegung von Personen und Gütern, die Voraussetzung für Handel, wirtschaftliches Wachstums und Beschäftigung. Die verkehrliche Erreichbarkeit und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sind entscheidende Standortfaktoren für Regionen und Unternehmen, um im überregionalen Wettbewerb bestehen zu können. Neben diesem ökonomischen Aspekt ist die Gewährleistung der Mobilität ein wesentlicher Aspekt der Daseinsvorsorge. Sie ist unverzichtbar für die aktive gesellschaftliche Teilhabe und Lebensqualität jedes Einzelnen und damit einhergehend eine wichtige Einflussgröße auf die Attraktivität von Region.

**Bedeutung von Mobilität und Verkehr**

Die EU-Verkehrspolitik ist eines der ersten und ältesten gemeinsamen Politikfelder der europäischen Union. Sie hat die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums zum Ziel. Als Voraussetzung für einen gemeinsamen Binnenmarkt mit freiem Warenverkehr, Dienstleistungsfreiheit und Personenfreizügigkeit leistet der Verkehrssektor einen elementaren Beitrag für den europäischen Integrationsprozess. Darüber hinaus hat sich der Verkehrssektor in der EU in den vergangenen Jahrzehnten erheblich weiter entwickelt. Mit einem Anteil von 5 Prozent an der Gesamtbeschäftigung und 7 Prozent am Bruttoinlandsprodukt (vgl. BMVI 2015b) trägt er maßgeblich zu Wohlstand und Beschäftigung bei. Verkehrsbezogene Waren und Dienstleistungen sind, nach Ausgaben für Wohnen, mit 13,5 Prozent des Einkommens der zweitgrößte Posten im Budget europäischer Haushalte (vgl. Europäische Kommission 2014, S. 3).

**Ziele der EU-Verkehrspolitik**

Ein Schwerpunkt der europäischen Verkehrspolitik ist die konsequente Liberalisierung des europäischen Verkehrswesens und die damit einhergehende Harmonisierung der europäischen Wettbewerbsbedingungen. Exemplarisch seien hier die erfolgte Marköffnung im Bereich des Luftverkehrs seit 2003, des Schienengüterverkehrs seit 2007, des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs seit 2010 oder die Beseitigung von Zugangshürden, wie beispielsweise unterschiedliche technische Normen und Vorschriften genannt. Die zweite wichtige Säule der europäischen Verkehrspolitik ist die Etablierung integrierter transnationaler Verkehrsinfrastruktur über die verschiedenen Verkehrsträger hinweg. Mit dem Maastrichter Vertrag von 1992 wurde die Grundlage für europaweites Reisen gelegt. Im Zuge dessen erfolgte die Festbeschreibung der transeuropäischen Netze (TEN) sowie der Umweltschutzanforderungen in der Verkehrspolitik. Die darauf folgenden Politiken, auch das letzte, im Jahr 2011 erschienene Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ für die Jahre 2011-2020 bauen auf dieser Grundlage auf (vgl. Europäisches Weißbuch 2011).

**Meilensteine der EU-Verkehrspolitik**

Die Politik der transeuropäischen Netze umfasst die gesamte Bandbreite der Verkehrsinfrastruktur, d.h. Straße, Schiene, Schifffahrt und Flugverkehr und das Verkehrsmanagement (TEN-T)<sup>1</sup>. Darüber hinaus werden aber auch das Energiewesen (TEN-Energie), die Satellitennavigation, die Telekommunikation (eTEN) sowie Infosysteme (GIS) zu den transeuropäischen Netzen gezählt. Wesentliche Aufgaben im Kontext der transport- bzw. verkehrsrelevanten TEN-V sind u.a. die Schaffung grenzüberschreitender Verbindungen, die Beseitigung nationaler Netzdefizite, die Anbindung von Randregionen und die Interoperabilität. Mit der im Oktober 2001 erfolgten Revision

**Transeuropäische Netze**

---

<sup>1</sup> Gebräuchliche Abkürzungen sind TEN-Transport (TEN-T) oder auch TEN-Verkehr (TEN-V).

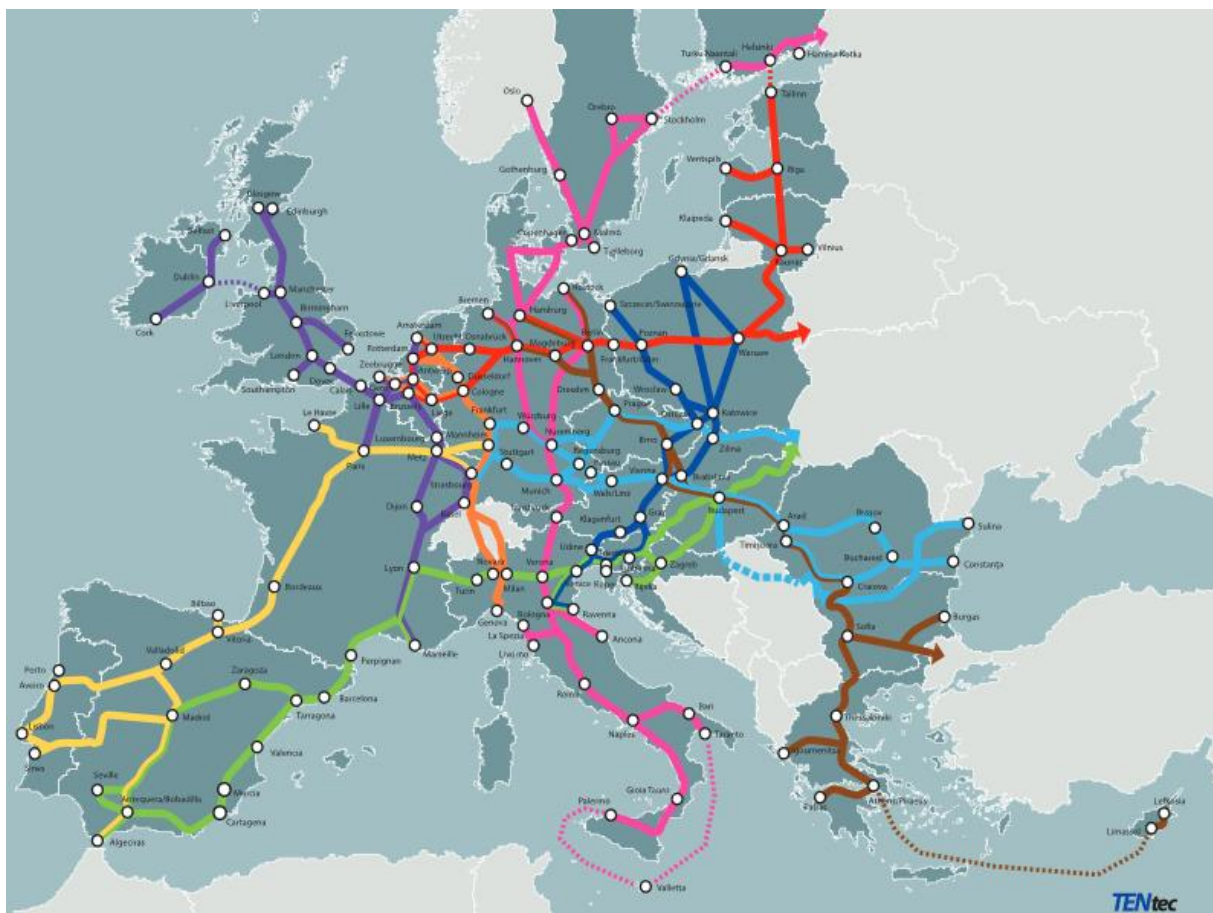


der TEN-T-Leitlinien wurde darüber hinaus ein starker Fokus auf die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger gelegt. Das TEN-T soll eine Ost-West-Verbindung schaffen und das bestehende fragmentierte Verkehrsnetz durch ein umfassendes europäisches Netz ersetzen.

Die neue Verordnung (EU) Nr. 1315 über Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) ist Ende des Jahres 2013 in Kraft getreten und beinhaltet die Ziele und Prioritäten, technische Anforderungen sowie die zugehörigen Netzkarten und Listen der Netzknoten für das TEN-T-Netz (vgl. Europäische Kommission 2013b). Das TEN-T umfasst zwei Ebenen: das Gesamtnetz (comprehensive network) das bis 2050 fertiggestellt werden soll und das Kernnetz (core network) (vgl. Abbildung 3), das als Teil des Gesamtnetzes die strategisch wichtigsten Knoten und Verbindungen abbildet und bis 2030 realisiert werden soll.

**Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes bis 2050**

**Abb. 3:** TEN-T Kernnetz mit den neun Verkehrskorridoren und Knotenpunkten



Quelle: Europäische Kommission 2013a

Im Kernnetz wurden neun Kernnetzkorridore definiert, entlang derer die wichtigen Langstreckenverkehre verlaufen. Die Korridore sind multimodal, d.h. für alle Verkehrsträger ausgelegt und mit intermodalen Plattformen, wie Häfen und Güterverkehrszentren ausgestattet. Mit einer Gesamtlänge von 15.000 km sollen sie die transnationalen Verbindungen innerhalb der Union verbessern (vgl. Europäische Kommission 2013b).

**Neun TEN-T Verkehrskorridore**

Trotzdem die TEN-T in Deutschland zum Großteil schon fertiggestellt sind, profitieren auch die deutschen Regionen vom Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze. Besonders positive Effekte werden für die Wirtschaftsentwicklung in den Regionen Ostdeutschlands prognostiziert. Dabei sind die Effekte der TEN-V grundsätzlich in Abhängigkeit der regionalen Rahmenbedingungen und Herausforderungen zu bewerten. Während mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in urbanen Räumen vordergründig die Generierung zusätzlicher Wertschöpfung und Wirtschaftswachstum verbunden ist, wird in ländlichen Räumen vor allem die Standortqualität gesichert und infolge der verbesserten Erreichbarkeit beispielsweise kritische Masse für ansässige Unternehmen erzeugt. Weiterhin steigert die Anbindung der Räume deren Attraktivität als Wohn- und Arbeitsraum und trägt so dazu bei, Abwanderungstendenzen entgegenzuwirken (vgl. BMVI 2015d, S. 58).

**Regionale Effekte  
europäischer  
Verkehrspolitik**

Die deutsche Verkehrspolitik zielt auf eine Ergänzung der europäischen TEN-T Verkehrspolitik durch nationale und bilaterale Planungen ab. Bei der Gestaltung des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgt Deutschland drei Prioritäten: weniger Neubauten, mehr Lückenschlüsse und verstärkte Beseitigung von Flaschenhälsen (BMVI 2015c). Als integriertes europäisches Verkehrssystem mit intermodalen Lösungen soll es den ökologischen, ökonomischen und sozialen Herausforderungen gerecht werden sowie die Bürgerinteressen und die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen. Damit einher geht das Ziel einer Verlagerung des Modal Split auf umweltfreundliche Verkehrsträger, wie Schiene und Wasser (vgl. BMVI 2015c).

**Deutsche  
Verkehrspolitik im  
europäischen  
Kontext**

Das Ziel der Verlagerung des Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsträger wird auch im Rahmen des vierten europäischen Eisenbahnpaketes aufgegriffen. Vor dem Hintergrund der noch nicht ausgeschöpften Potenziale des europäischen Schienenverkehrs und mit Blick auf die bessere ökologische Nachhaltigkeit soll zukünftig eine weitere Liberalisierung des EU-Eisenbahnmarktes erfolgen. Die deutsche Politik, die bereits im Jahr 1994 eine Bahnreform vollzogen hat, sieht sich durch das Paket in ihrer Politik bestätigt. Im Zuge des Eisenbahnpaketes sollen Eisenbahnverkehrsunternehmen ab Dezember 2019 grenzüberschreitende Angebote realisieren und so in einen gerechten Wettbewerb mit anderen Eisenbahnen eintreten können (vgl. EU Kommission 2013a). Damit einhergehend sollen insbesondere im Personenverkehr bessere Angebote und mehr Service für den Passagier, Innovationen sowie eine gesteigerte Wirtschaftlichkeit generiert werden. Das Ziel des Paketes ist es demzufolge die Effizienz und den Marktanteil der Schiene im europäischen Verkehrsnetz zu erhöhen und seine Wettbewerbsposition gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu verbessern. (vgl. BMVI 2015a).

**Europäische  
und deutsche  
Eisenbahnpolitik**

## 4 REGIONALWIRTSCHAFTLICHE AUSGANGSSITUATION

---

Das vorliegende Kapitel 4 fungiert als Basis für die nachfolgende Abschätzung und Bewertung der regionalökonomischen Effekte. Hierzu wird die regionalwirtschaftliche Ausgangssituation für die geplante transnationale SPNV-Verbindung zwischen Neuenhaus und Emmen dargestellt. Die Region, d.h. der Landkreis Grafschaft Bentheim und die niederländische Provinz Drenthe werden hinsichtlich ihrer raumordnungspolitischen, demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungen sowie insbesondere der Tourismuswirtschaft betrachtet. Anhand der Ergebnisse können die spezifischen Stärken und Schwächen der Region ermittelt und mit Blick auf die Einrichtung eines Schienenpersonennahverkehrs dargestellt werden. Die Erkenntnisse finden sowohl Eingang in die folgende Abschätzung des Fahrgastpotenzials (Kap. 6) sowie in die Bewertung zu erwartender regionalökonomischer Effekte (Kap. 7).

**Grundlage für die Ermittlung regionalökonomischer Effekte**

### 4.1 Verkehrliche und raumordnungspolitische Einordnung

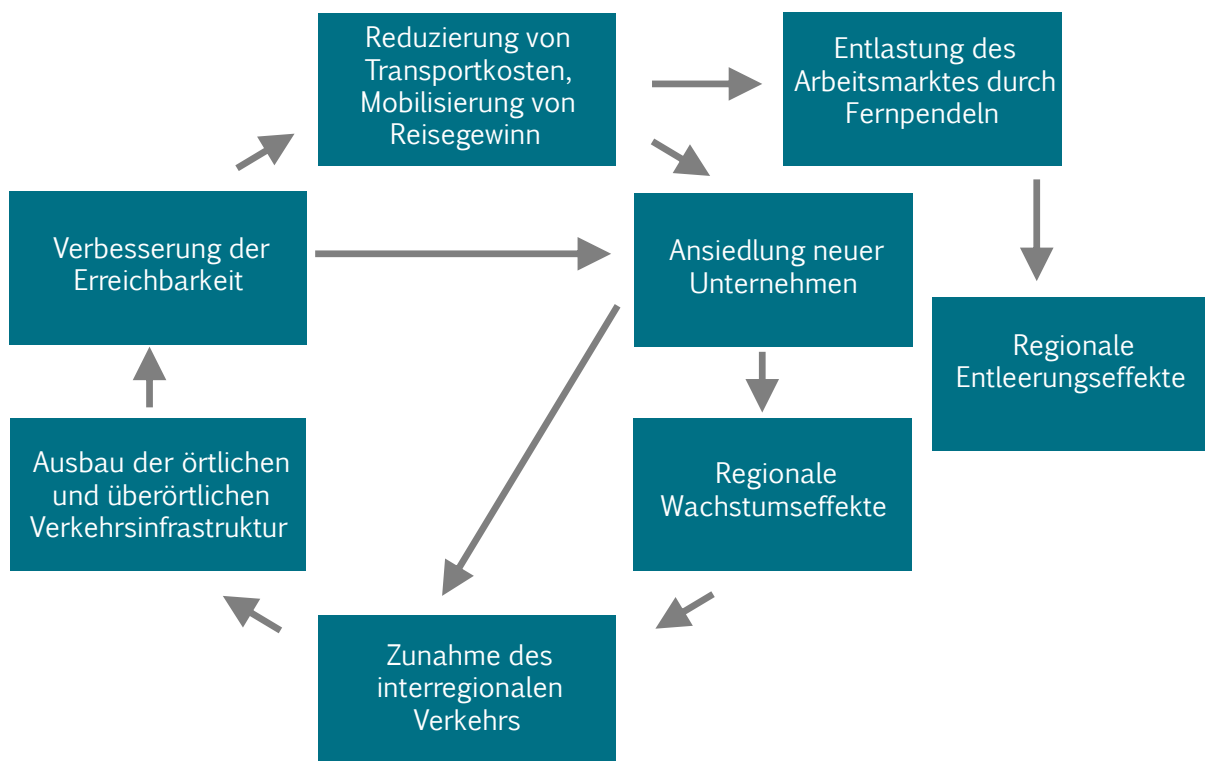
Verkehr und Raum unterliegen wechselseitigen Abhängigkeiten. Während Verkehrsinfrastrukturen die räumliche Ordnung strukturieren, determinieren die Raumstrukturen wiederum die Verkehrsentwicklung (vgl. Abbildung 4). Vor diesem Hintergrund sind Verkehrsplanung und Raumordnung in einem integrierten Ansatz zu betrachten. Das Raumordnungsgesetz des Bundes sieht dabei grundsätzlich vor, dass „im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben sind“ (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG). Die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote ermöglichen Mobilität, gewährleisten die Teilhabe an sozialen und wirtschaftlichen Austauschprozessen und sind vor diesem Hintergrund wichtige Bestandteile der Daseinsvorsorge.

**Zusammenwirken von Verkehr und Raum**

Eines der wichtigsten Instrumente der deutschen Raumordnung zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse stellt das ebenfalls im ROG verankerte „Zentrale-Orte-Konzept“ dar (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG). Durch die Bündelung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen an zentralen Orten wird das planerische Leitbild der "Dezentralen Konzentration" umgesetzt (vgl. BBSR 2011, S. 57). Dabei sollen die zentralen Orte auch eine Funktion als Träger der Entwicklung im ländlichen Raum übernehmen (§ 2 (2) 6. ROG). Die Fachplanungen sind vor diesem Hintergrund dazu angehalten, Infrastrukturstandorte oder -netze am zentralörtlichen System auszurichten. In dem hierarchischen Zentrale-Orte-System werden die drei Funktionsstufen Ober-, Mittel- oder Grundzentren unterschieden. Dabei ist eine grundlegende Prämisse die flächendeckende Erreichbarkeit der Zentralen Orte. So verfügen Mittelzentren durchschnittlich über 30.000 bis 35.000 Einwohner und sollten in maximal 45 Minuten mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erreichbar sein, wohingegen Oberzentren mit 200.000 bis 300.000 Einwohnern mit dem ÖPNV in ca. 90 Minuten erreichbar sein sollten.

**Zentrale Orte und Erreichbarkeit**

**Abb. 4: Verkehrsinfrastruktur im regionalen Entwicklungsprozess**



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH  
Quelle: NUHN/ HESSE 2006, S. 301

Die im Umfeld des Landkreises Grafschaft Bentheim nächstgelegenen Mittelzentren sind auf deutscher Seite die Städte Nordhorn, Rheine, Lingen (Ems) und Meppen. Sie übernehmen zusätzlich zur Grundversorgung auch die Versorgung mit Gütern und Diensten des periodischen Bedarfs (u.a. weiterführende Schulen, Fachärzte, Kaufhäuser). Darüber hinaus übernimmt die Kreisstadt Nordhorn mit ihren rund 52.000 Einwohnern in Teilen auch die Funktionen eines Oberzentrums, wie die Bereitstellung von kulturellen Angeboten oder regionalen Behörden. So sind beispielsweise die Kreisverwaltung, ein Amtsgericht, weiterführende Schulen und kultureller Einrichtungen, wie der Konzert- und Theatersaal, die Städtische Galerie oder das Schifffahrtsmuseum in Nordhorn angesiedelt. Die Stadt Nordhorn hat demzufolge die Funktion als zentrales Wirtschafts-, Einkaufs- und Dienstleistungszentrum des Landkreises. Durch die geplante Reaktivierung des SPNV zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus ab dem Jahr 2018 wird die Stadt Nordhorn wieder an den Schienenpersonennahverkehr angebunden und erhält über den Bahnhof Bad Bentheim Zugang an das Schienennetz Richtung Rheine bzw. Hengelo.

**Funktionale  
Bedeutung des  
Mittelzentrums  
Nordhorn**

Auf niederländischer Seite übernimmt die Stadt Emmen mit rund 85.000 Einwohnern in der Kernstadt eine wichtige überregionale Funktion für das Umland. In der Industriestadt bündeln sich wichtige Einkaufs- und Wirtschaftsfunktionen. Mit dem Vlinderstad Emmen Centrum besitzt Emmen das größte überdachte Einkaufszentrum der nördlichen Niederlande. Die verkehrliche Anbindung an die Autobahn A 37 Richtung Hoozevee und die A 31 Richtung (E233) ist ein bedeutender Standortfaktor für niederländische Exporte nach Skandinavien. Neben weiterführenden Schulen ist mit der Stenden Hogeschool in Emmen seit dem Jahr 2008 eine Hochschule mit rund 1.750 Studierenden - davon rund 11 Prozent aus Deutschland – angesiedelt. Unter anderen

**Funktionale  
Bedeutung  
der Stadt Emmen**

umfasst das Studienangebot auch englischsprachige Studiengänge wie International Business and Languages, Information Technology, International Logistics Management, Marketing oder Biologie und medizinische Laborforschung. Bedeutsame touristische Einrichtungen in Emmen sind der „Wildlands Adventure Zoo Emmen“, der als einer der schönsten Zoos der Niederlande gilt, das Freilichtmuseum Veenpark oder das Van-Gogh-Haus in Veenoord (vgl. Kap. 4.4). Die Stadt Emmen ist bereits an den SPNV angebunden. Eine Lokaleisenbahn verkehrt zwischen Zwolle via Coevorden nach Emmen.

Die Erreichbarkeit gilt als ein zentraler Standortfaktor und wird als Grundvoraussetzungen der wirtschaftlichen Entwicklung von Regionen angesehen. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur können die Standortqualitäten verbessern und daraus resultierend Veränderungen in den räumlichen Entwicklungsmustern herbeiführen (vgl. BBSR 2009, S. 38). Im Landkreis Grafschaft Bentheim und hier insbesondere in der nördlich gelegenen Niedergrafschaft sind die Erreichbarkeiten der nächstgelegenen Ober- und Mittelzentren vergleichsweise schlecht. Während 75 Prozent der Deutschen das nächste Oberzentrum innerhalb von 30 Minuten Fahrzeit erreichen, liegen die Werte in der Obergrafschaft Bentheim bei rund 45 Minuten und in der Niedergrafschaft bei 55 und mehr Minuten Fahrtzeit. Mittelzentren werden von rund 90 Prozent der deutschen Bevölkerung in etwa 15 Minuten erreicht. Insbesondere in den Gemeinden Neuenhaus und Emlichheim liegen die Fahrtzeiten jedoch bei 20 bis 30 Minuten und mehr (vgl. Abbildung 5 und Abbildung 6). Auch die Erreichbarkeit von IC/EC/ICE Bahnhöfen (Bad Bentheim, Rheine, Osnabrück) ist in der Niedergrafschaft Bentheim mit 40 bis 45 Fahrminuten vergleichsweise schlecht ausgeprägt (vgl. Abbildung 7).

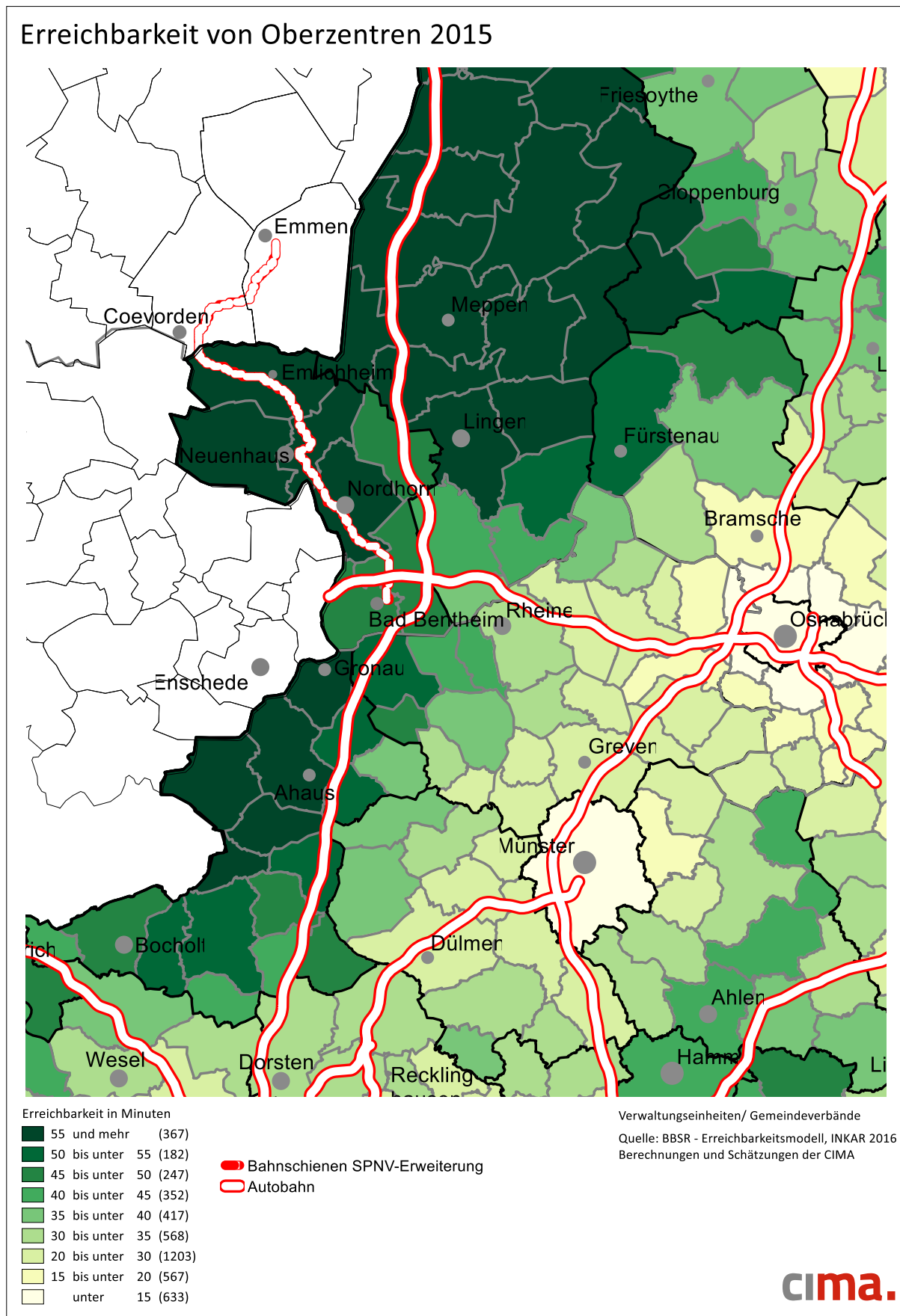
Die funktionale Bedeutung und Tragfähigkeit des Mittelzentrums Nordhorn ist vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung wie auch der Erreichbarkeit nicht gefährdet (vgl. ZECK 2013). Allerdings gilt es mit besonderem Blick auf die Niedergrafschaft, die Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen zu sichern um gleichwertige Lebensverhältnisse und Entwicklungschancen im gesamten Landkreis Grafschaft Bentheim zu ermöglichen. Im Kontext einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung sollte eine zusätzliche verkehrliche Erschließung der Niedergrafschaft unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und transnationaler Verflechtungen erfolgen. In diesem Kontext kann der Modal Split<sup>2</sup> durch eine effektive Vernetzung des ÖPNV und eine attraktive Ausgestaltung der Wegenetze für den nicht motorisierten Verkehr dabei im Sinne nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung zugunsten des Umweltverbundes beeinflusst werden.

**Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen in der Niedergrafschaft sichern**

---

<sup>2</sup> Als Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die prozentuale Verteilung des Personen- und Güterverkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) bezeichnet. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen und der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen (vgl. KERSTEN 2010)

**Abb. 5: Erreichbarkeit von Oberzentren 2015**

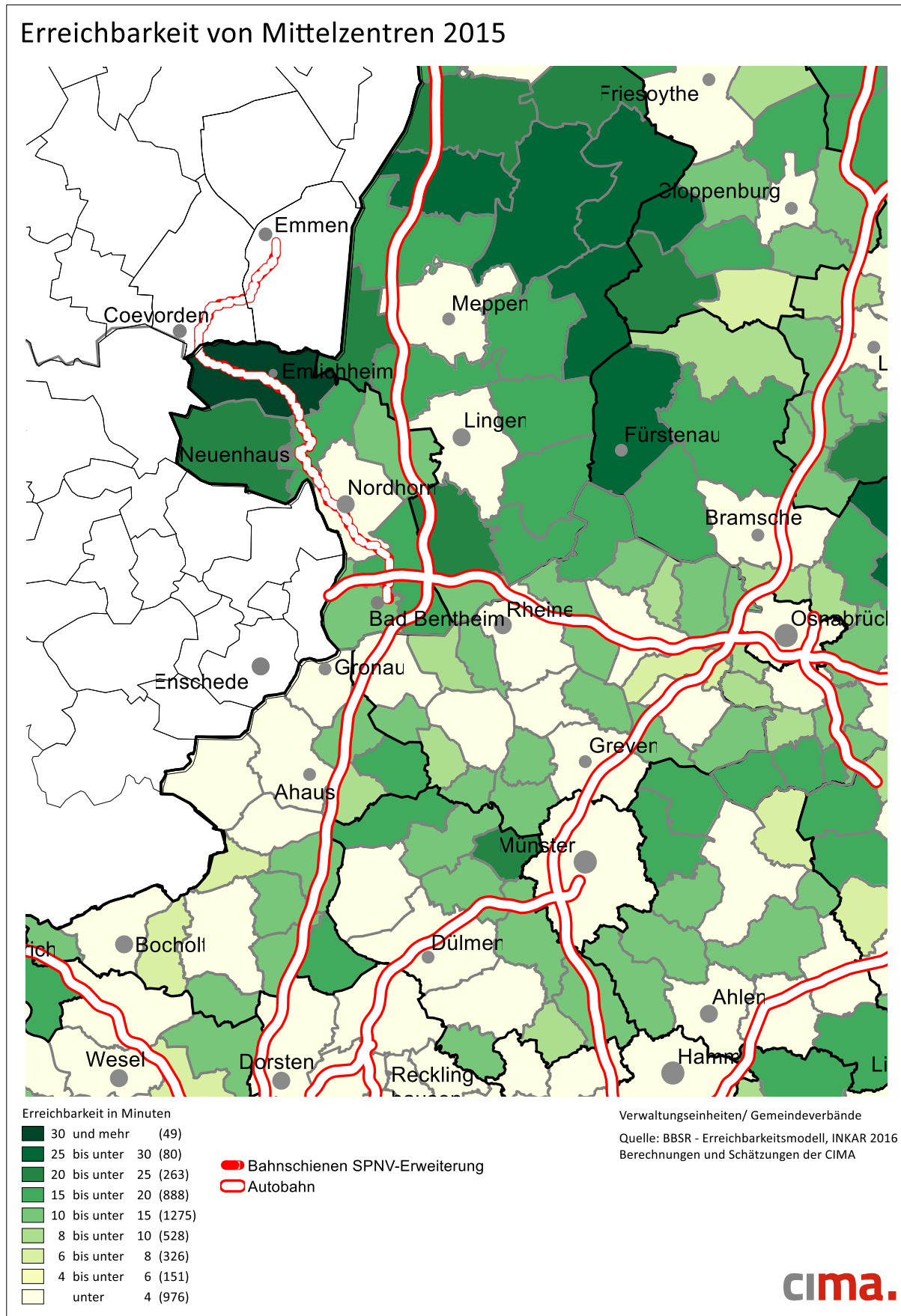


Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Quelle: BBSR-Erreichbarkeitsmodell, INKAR 2016, Berechnungen und Schätzungen der CIMA



**Abb. 6: Erreichbarkeit von Mittelzentren 2015**

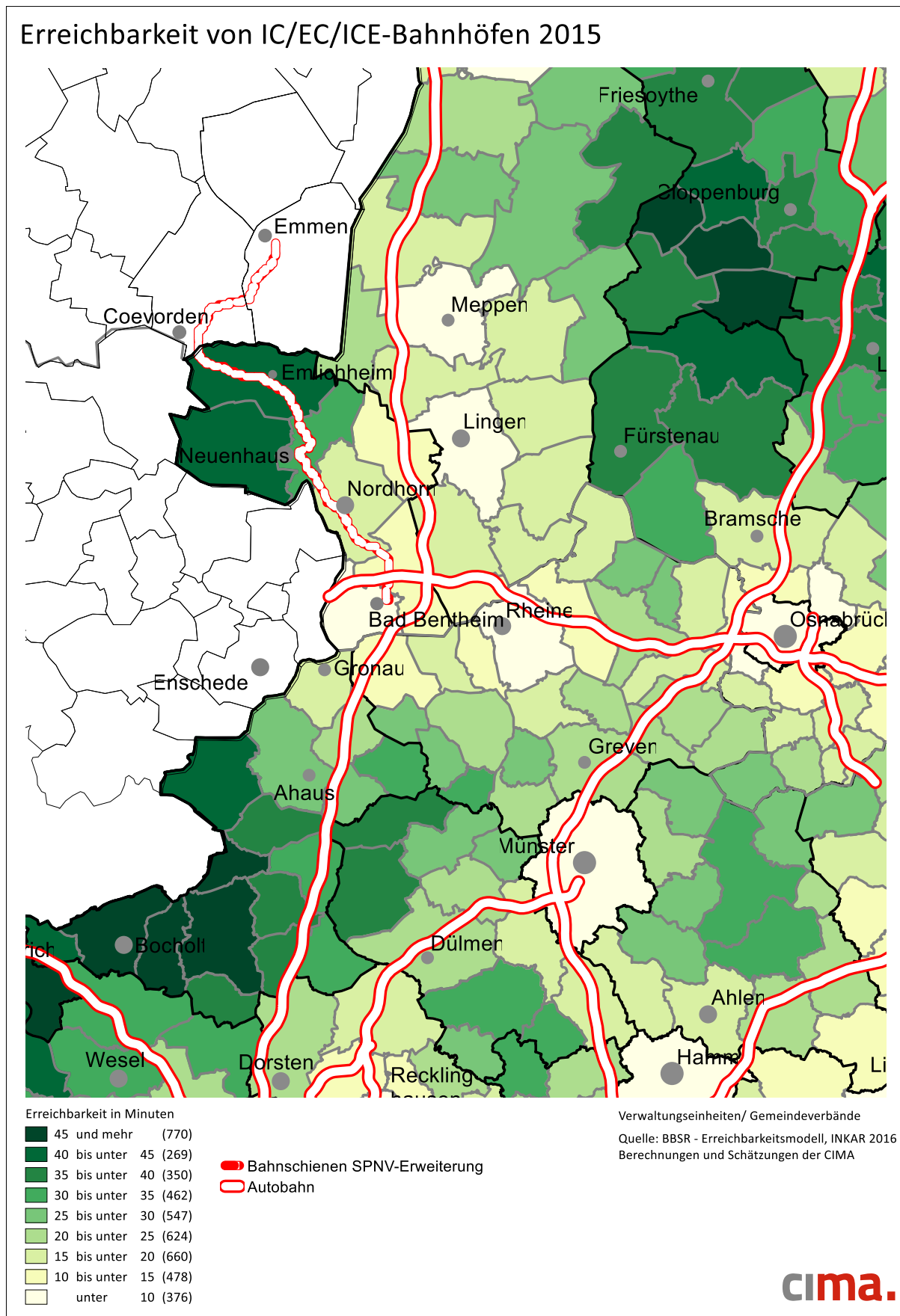


Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Quelle: BBSR-Erreichbarkeitsmodell, INKAR 2016, Berechnungen und Schätzungen der CIMA



**Abb. 7: Erreichbarkeit von IC/EC/ICE Bahnhöfen 2015**



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

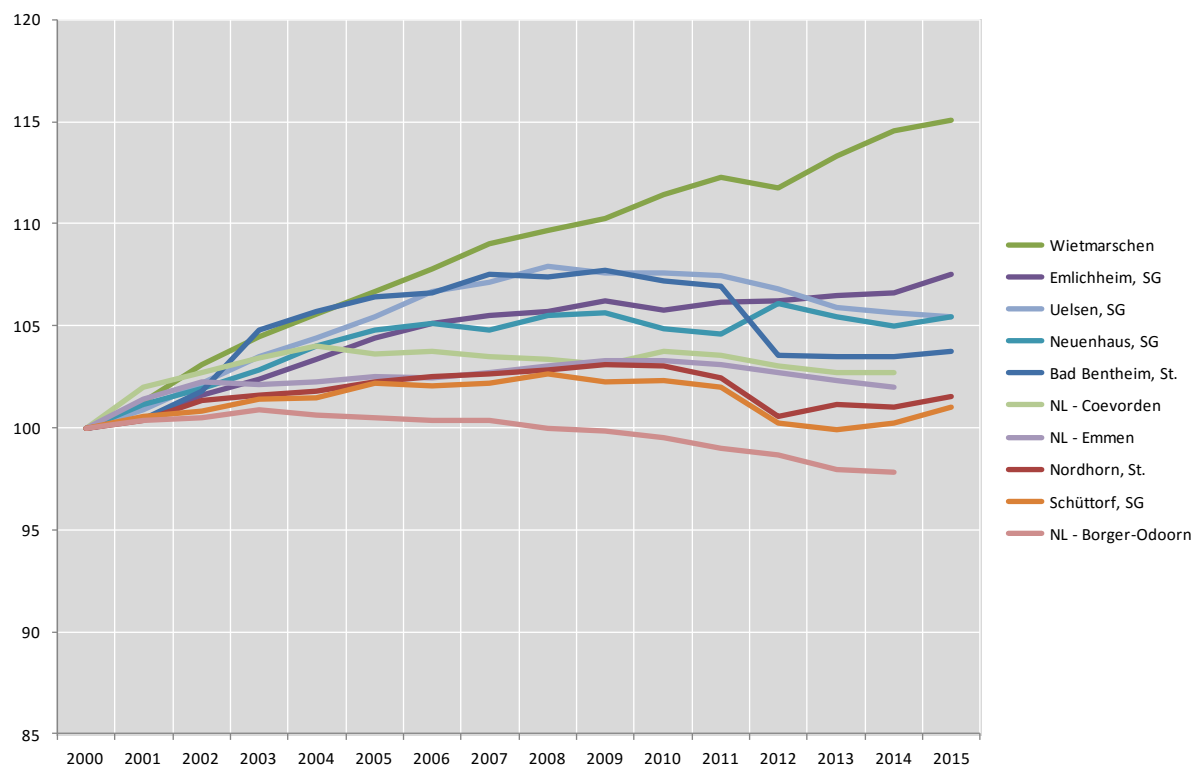
Quelle: BBSR-Erreichbarkeitsmodell, INKAR 2016, Berechnungen und Schätzungen der CIMA

## 4.2 Demographische Entwicklung und Bevölkerungsprognose

Das westliche Niedersachsen gehörte in den vergangenen Jahren zu den Regionen mit der landesweit stärksten Bevölkerungsentwicklung. Eine Besonderheit ist dabei, dass anders als in den anderen Landesteilen nicht nur Städte und ihr suburbanes Umland, sondern auch ländlich geprägte Teilräume von der günstigen Entwicklung profitieren. Im Vergleich zu den besonders wachstumsstarken Landkreisen in der Nachbarschaft – v.a. Vechta und Cloppenburg, aber auch das Emsland – bleibt die Grafschaft Bentheim jedoch etwas zurück. 2015 wurden rund 134.000 Einwohner erfasst, d.h. gut 5.000 mehr als im Jahr 2000<sup>3</sup>. Innerhalb des Landkreises ist dabei die Entwicklung in der Niedergrafschaft insgesamt günstiger gewesen als in der Kreisstadt Nordhorn und der Obergrafschaft.

**Bevölkerungs-  
entwicklung in der  
Grafschaft-Bentheim**

**Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2015**



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH  
Quelle: CIMA Regionaldatenbank

Anmerkung: 2011 - Bevölkerungsstand in deutschen Städten und Gemeinden korrigiert durch Zensus, daher eingeschränkte Vergleichbarkeit der Vor- und Folgejahre

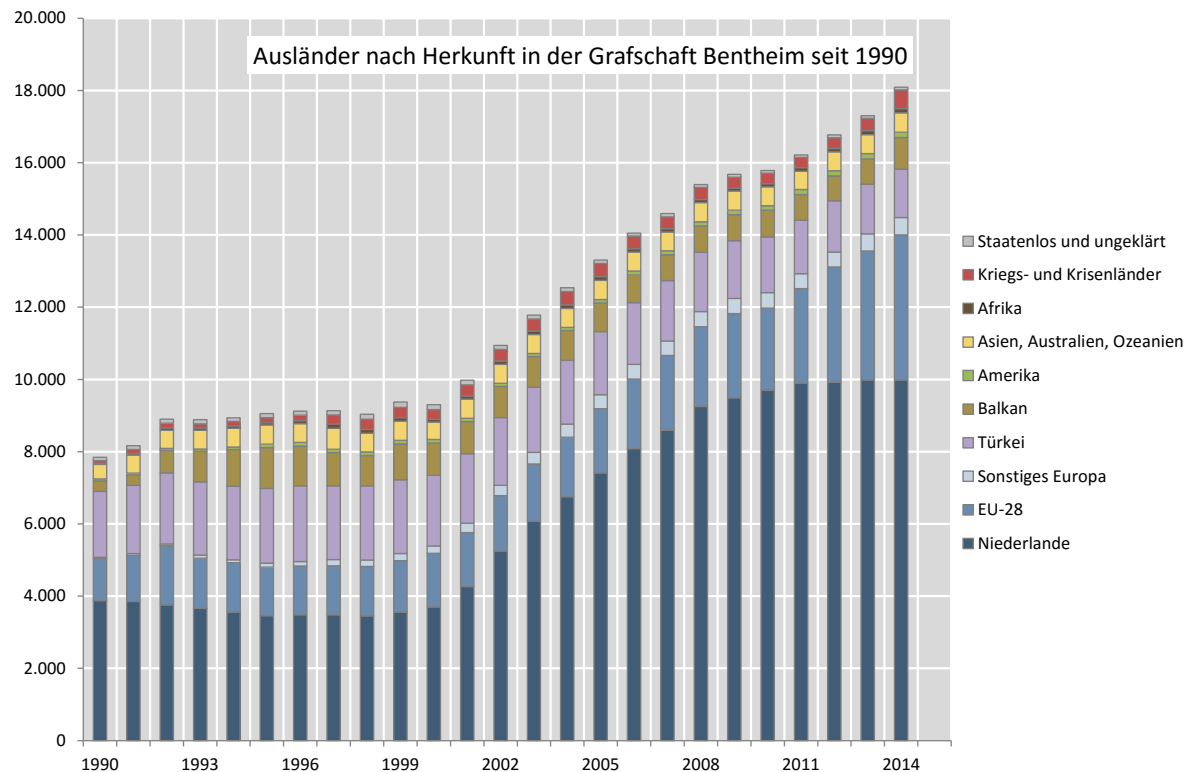
Sowohl eine vergleichsweise günstige natürliche Bevölkerungsentwicklung (bedingt durch eine relativ junge Bevölkerungsstruktur) als auch eine positive Wanderungsbilanz leisten ihre Beiträge zum Bevölkerungszuwachs in der Grafschaft Bentheim. Insbesondere die Zuzüge niederländischer Staatsangehöriger haben in den 2000er Jahren eine wichtige Rolle bei der Einwohnerentwicklung gespielt. Die im Vergleich moderaten Immobilienpreise auf der deutschen Seite des Grenzraums, die niedrigeren Le-

**Grenzüber-  
schreitende Zuzüge  
aus den  
Niederlanden**

<sup>3</sup> Die Einwohnerzahlen sind nach der Korrektur im Zuge Zensus 2011 nur noch bedingt mit den Vorjahren vergleichbar.

benshaltungskosten sowie steuerliche Vorteile für Rentner aus den Niederlanden haben den Umzug in die grenznahen Gemeinden der Grafschaft sowohl für Familien als auch für Ruheständler aus den Niederlanden attraktiv gemacht. Nachdem sich die Preise auf den Immobilienmärkten bereits sehr einigen Jahren annähern und zuletzt auch die Besteuerung niederländischer Pensionen durch ein deutsch-niederländisches Steuerabkommen neu geregelt wurde, stagniert die Zahl der niederländischen Einwohner in der Grafschaft seit etwa 2011.

**Abb. 9: Ausländer nach Herkunft in der Grafschaft Bentheim**



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Quelle: CIMA Regionaldatenbank

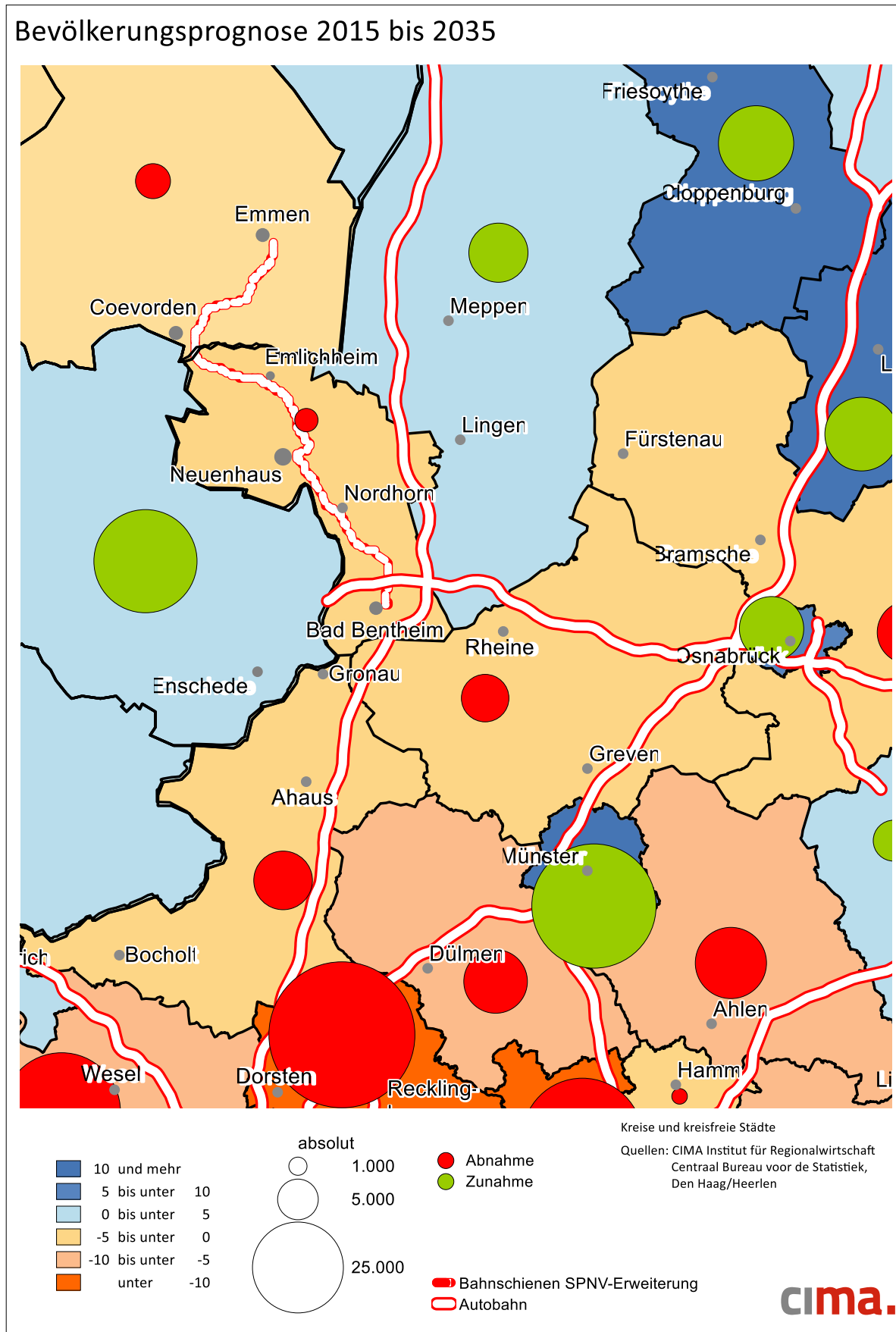
Auf der niederländischen Seite des Untersuchungsraums war die Bevölkerungsdynamik in den vergangenen 15 Jahren deutlich schwächer ausgeprägt. Die Einwohnerzahl in der Region Zuidoost Drenthe ist mittelfristig weitgehend konstant geblieben bei rund 170.000 Personen. Gerade in den letzten Jahren seit 2010 ist jedoch ein gewisser Abwärtstrend zu beobachten. Dabei haben sich das grenznahe Coevorden und der Hochschulstandort Emmen langfristig etwas günstiger entwickelt als die durch kleine Ortsteile geprägte Gemeinde Borger-Odoorn.

**Bevölkerungs-  
entwicklung in  
Zuidoost Drenthe**

Die Bevölkerungsprognose wurde für Deutschland und die Niederlande auf Kreisebene durchgeführt. In der Betrachtung der Jahre 2015 bis 2035 zeigt sich, dass der Landkreis Grafschaft Bentheim, aber auch die niederländische Seite entlang einer möglichen Regionalbahn Neuenhaus - Emmen zu den schrumpfenden Regionen zählt. Die Bevölkerungsrückgänge fallen dabei jedoch erwartbaren geringer aus als in den angrenzenden nordrhein-westfälischen Kreisen Steinfurt und Borken. Die Grafschaft kann dabei insbesondere von der voraussichtlich positiven Entwicklung der Nachbarregionen Emsland und Enschede profitieren.

**Bevölkerungs-  
prognose 2015  
bis 2035**

Abb. 10: Bevölkerungsprognose 2015 bis 2035



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH  
Quelle: CIMA Regionaldatenbank

### 4.3 Arbeitsmarktstandorte und Beschäftigungsentwicklung

Die größten Arbeitsmarktstandorte im Untersuchungsgebiet sind Emmen mit 46.500 Beschäftigten, mit Abstand gefolgt von Nordhorn (20.600 Beschäftigte) und Coevorden (knapp 14.000 Beschäftigte). Alle übrigen Standorte sind deutlich kleiner und weisen nur zwischen 2.000 und 7.000 Beschäftigte auf. Während das Verhältnis zwischen Aus- und Einpendlern in der Kreisstadt Nordhorn weitgehend ausgeglichen ist, weist Bad Bentheim deutliche Einpendlerüberschüsse auf.

**Arbeitsmarktstandorte im Untersuchungsraum ...**

Münster (157.000 Beschäftigte) und Osnabrück (90.000 Beschäftigte) sind als große Arbeitsmarktzentren im Umfeld des Untersuchungsraums ebenfalls von Bedeutung für die Beschäftigungsmöglichkeiten in der Region. Sie weisen innerhalb ihres Umfelds eine hohe Arbeitsmarktzentralität mit deutlichen Einpendlerüberschüssen auf. Als kleinere Arbeitsmarktzentren in der unmittelbaren Nachbarschaft sind auch Lingen (26.000 Beschäftigte) und Meppen (18.000 Beschäftigte) relevant.

**... und im Umfeld**

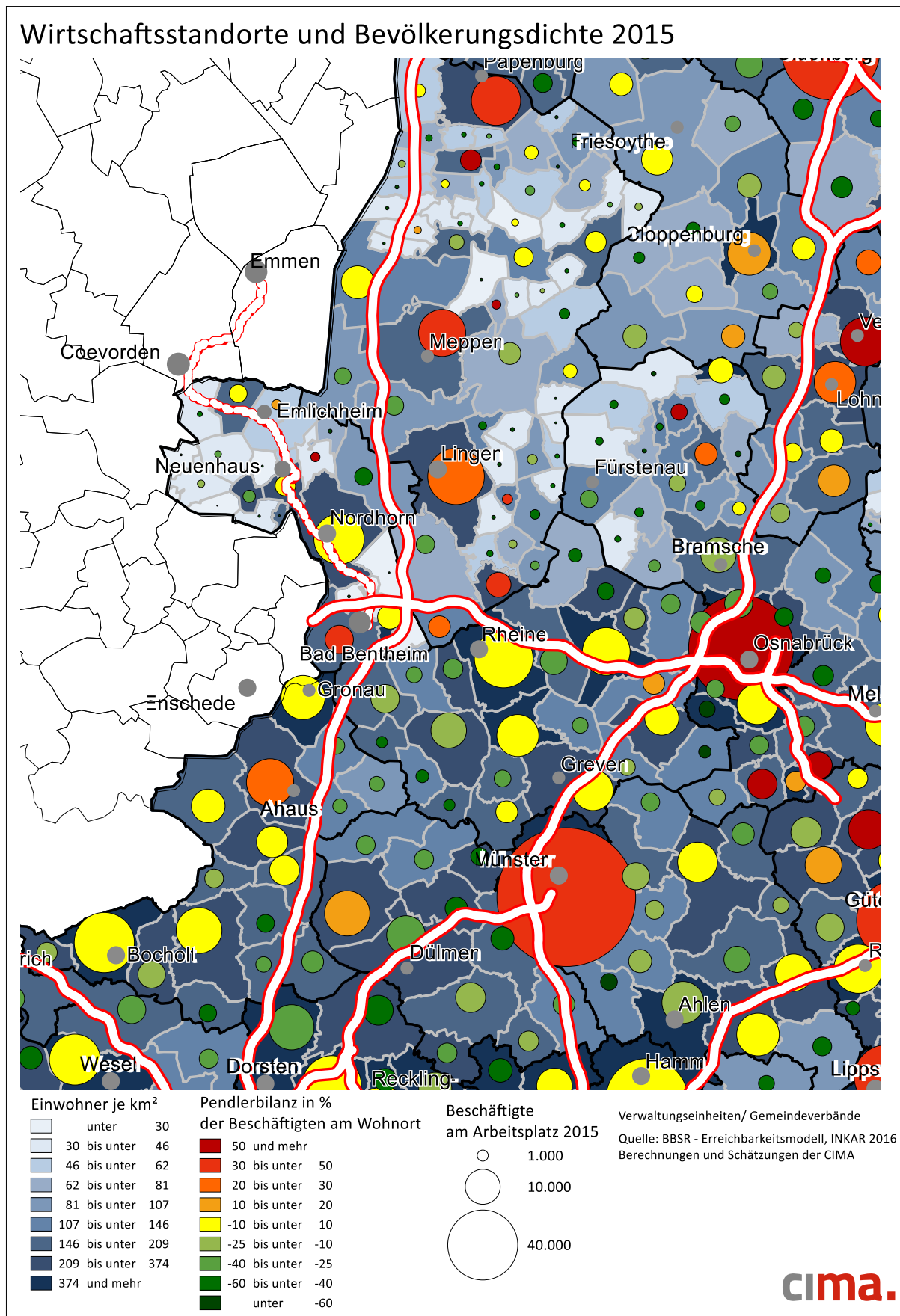
In den Jahren vor Krisenbeginn 2008 wiesen die Städte und Gemeinden beidseits der deutsch-niederländischen Grenze ähnlich positive Beschäftigungsentwicklungen auf. In den Folgejahren kann es jedoch zu einer zunehmenden Ausdifferenzierung: Während Bad Bentheim und Wietmarschen ungeachtet der Krise auf ungebrochenem Wachstumskurs blieben, und auch die anderen Städte und Gemeinden in der Grafschaft relativ schnell auf einen solchen zurückkehren konnten, blieb auf niederländischer Seite eine vergleichbare Wiederbelebung der Arbeitsmarktdynamik bislang aus: nach einer ersten Stagnation der Entwicklung in der Krise ist ab 2010/11 sogar ein spürbarer Abwärtstrend bei den Beschäftigtenzahlen zu beobachten.

**Abweichende Trends im deutschen und niederländischen Teilgebiet**

Während die Städte und Gemeinden in Zuidoost Drenthe nach den jüngsten Rückgängen wieder auf den Beschäftigungsstand von 2005 zurückgefallen sind, wurde in der Grafschaft Bentheim in den vergangenen zehn Jahren kontinuierlich Beschäftigung aufgebaut. Die Zuwächse betragen in der Summe mindestens 25 Prozent (Nordhorn, Uelsen) bis hin zu rund 60 Prozent (Bad Bentheim, Neuenhaus). Wichtige Wachstumstreiber waren dabei das Gesundheits- und Sozialwesen (v.a. der Pflegebereich), der Handel und das Verkehrs- und Logistikgewerbe. Das verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe sowie nicht zuletzt der Bereich der wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen konnten in größerem Umfang zum Beschäftigungsaufbau beitragen.

**Pflege, Handel und Logistik als wichtigste Wachstumstreiber in der Grafschaft**

Abb. 11: Wirtschaftsstandorte und Bevölkerungsdichte 2015



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH  
 Quelle: CIMA Regionaldatenbank

## 4.4 Tourismuswirtschaft

Der in Nordhorn ansässige Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) hat im Jahr 2013 das touristische Leitbild für die Grafschaft Bentheim veröffentlicht. Der Verein betreibt seit 1996 das touristische Marketing. Das Konzept und Handlungsprogramm setzt auf Natur- und Gesundheitstourismus, insbesondere Radwandern und Wandern sowie auf das Erlebnis von Kultur in der deutsch-niederländischen Grenzregion und regionale Produkte. Im Kontext des Konzeptes wird auch die Bedeutung überregionaler Kooperationen, wie im Rahmen der GEO-Region<sup>4</sup> oder des Deutsch-niederländischer Zweckverbands EUREGIO<sup>5</sup> hervorgehoben. So wirbt der Landkreis Grafschaft Bentheim gemeinsam mit den Landkreisen Emsland und Osnabrücker Land unter dem Label GEO-Region als besonders fahrradfreundliche Regionen bzw. fahrradfreundlichster Landkreis Niedersachsens. Als Zielgruppen bzw. Quellmarkt werden mit Blick auf die Grenzlage insbesondere die nahe gelegenen Niederlande und Beneluxstaaten ausgewiesen.

**Touristisches Leitbild  
der Grafschaft  
Bentheim**

Die Tourismuswirtschaft des Landkreises Grafschaft stellt mit 1.069 Beschäftigten im Gastgewerbe in 2015 einen relativ schwachen Wirtschaftsbereich dar. Jedoch verlief die Beschäftigungsdynamik in Jahre 2008 bis 2015 vergleichsweise positiv. So konnte die Grafschaft gegenüber dem Landes- und Bundestrend überdurchschnittliche Beschäftigungszuwächse im Tourismussektor vorweisen (Grafschaft +34 %, Niedersachsen +21 %, Bund +23 %). In der Verteilung entfallen rund 30 Prozent der Beschäftigten auf den Beherbergungssektor und ca. 70 Prozent auf den Gastronomiebereich, was in etwa dem Standard der bundesweiten Verteilung entspricht. Die beschäftigungsstärksten Standorte im Tourismussektor sind die Stadt Nordhorn (483), Bad Bentheim (228) und Wietmarschen (103). Mit Blick auf die Entwicklung konnte vor allem der Standort Wietmarschen starke Beschäftigungszuwächse verzeichnen. Die Beschäftigungsentwicklung in der Stadt Bad Bentheim verlief dahingegen schwächer als im Landesniveau. Entgegen dem Bundestrend vollzog sich die positive Beschäftigungsentwicklung dabei jedoch vordergründig im Beherbergungswesen und nicht in der Gastronomie.

**Beschäftigung in der  
Tourismuswirtschaft**

Von den im Jahr 2015 insgesamt in der Grafschaft Bentheim registrierten 56 Beherbergungsbetrieben<sup>6</sup> befindet sich die überwiegende Mehrheit in der Obergrafschaft. Die Kommunen mit den meisten Betrieben sind die Stadt Bad Bentheim (19), die Stadt Nordhorn (11) und die Samtgemeinde Uelsen (7) (vgl. LSKN 2016)<sup>7</sup>.

**Verteilung der  
Beherbergungs-  
betriebe**

Während auch die Entwicklungen der Gästeübernachtungen bis 2013 sehr dynamisch verliefen, verzeichnete die Grafschaft Bentheim in den vergangenen zwei Jahren entgegen dem niedersächsischen Trend wieder Rückgänge der Gästeübernachtungen (vgl. Abbildung 12). Insgesamt konnte der Landkreis in 2015 rund 207.300 Gästeankünfte und 725.800 (LSKN 2016)<sup>8</sup> Gästeübernachtungen verbuchen.

**Entwicklungen der  
Übernachtungen**

<sup>4</sup> <http://www.geo-region.de/>

<sup>5</sup> <http://www.euregio.eu/de/%C3%BCber-euregio>

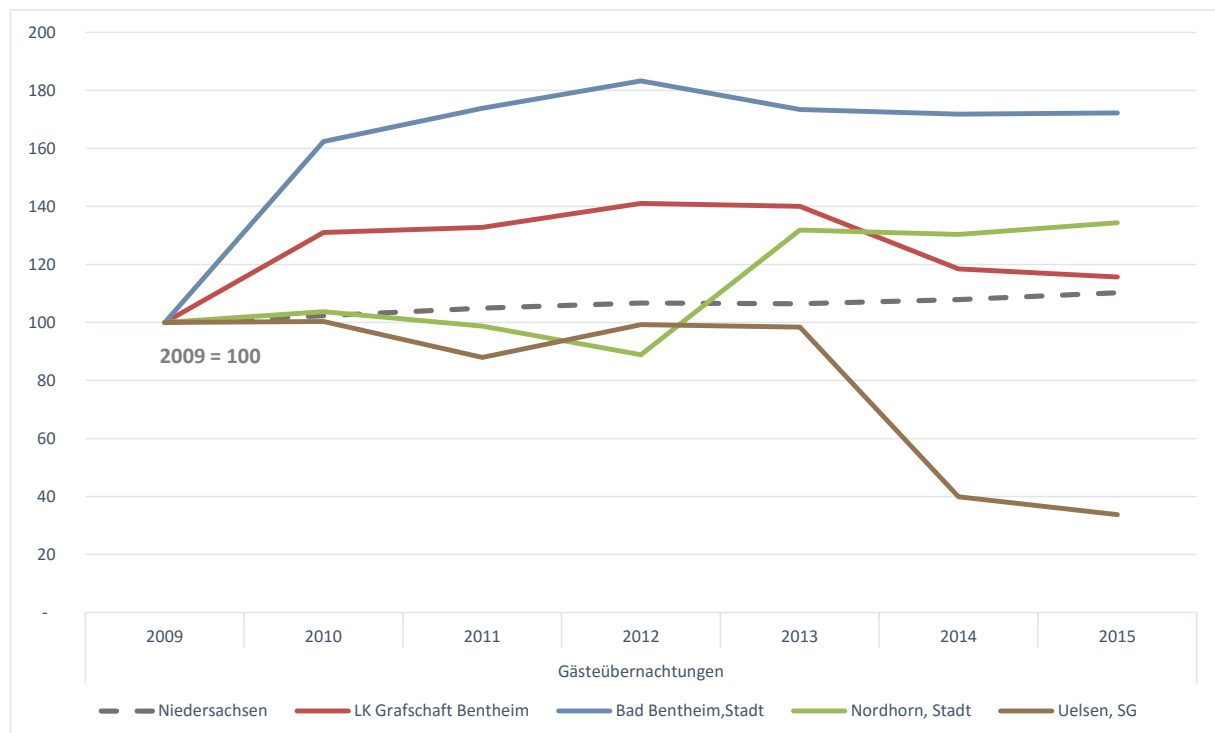
<sup>6</sup> Landesamt für Statistik Niedersachsen, Beherbergung im Reiseverkehr in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.1.2015), Geöffnete Beherbergungsbetriebe mit mindestens 10 Betten und geöffnete Campingplätze mit mindestens 10 Stellplätzen.

<sup>7</sup> Die amtliche Statistik erfasst mit Beherbergungsbetrieben mit mindestens 10 Betten und geöffneten Campingplätzen mit mindestens 10 Stellplätzen nur eine Teilmenge. Die tatsächlichen Übernachtungszahlen fallen höher aus.

<sup>8</sup> Die amtliche Statistik erfasst mit Beherbergungsbetrieben mit mindestens 10 Betten und geöffneten Campingplätzen mit mindestens 10 Stellplätzen nur eine Teilmenge. Die tatsächlichen Übernachtungszahlen fallen höher aus.



**Abb. 12: Entwicklung der Gästeübernachtungen 2009 bis 2015**



Eigene Darstellung CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Beherbergung im Reiseverkehr in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.1.2015), Geöffnete Beherbergungsbetriebe mit mindestens 10 Betten und geöffnete Campingplätze mit mindestens 10 Stellplätzen

Etwa 72 Prozent der Übernachtungen sind im Kur und Erholungsort Bad Bentheim zu verorten. Ausschlaggebend sind hier vor allem das durch die niederländische Gruppe Roompot geführte Ferienresort und die Kurklinik Bad Bentheim. Darin begründet sich auch die längere Aufenthaltsdauer von durchschnittlich 4 Tagen in der Stadt Bad Bentheim. Im gesamten Landkreis beträgt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer demgegenüber im Schnitt 3,5 Tage. In der ebenfalls stark frequentierten Samtgemeinde Uelsen liegt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei 4,8 Tagen, was insbesondere auf den dort ansässigen Ferienpark Grafschaft Bentheim zurückzuführen ist. In der Stadt Nordhorn, auf die etwa nur 10 Prozent der Übernachtungen entfallen ist die Aufenthaltsdauer dahingegen mit nur etwa 2 Tagen deutlich geringer. Die nachfrage-schwächsten Urlaubsorte sind die Gemeinden Emlichheim und Wietmarschen.

#### Verteilung der Übernachtungen in der Grafschaft

Insgesamt entfielen im Jahr 2015 rund 45 Prozent der Übernachtungen in der Grafschaft auf ausländische Gäste. Wiederum 90 Prozent der ausländischen Übernachtungsgäste bzw. rund 40 Prozent aller Gäste sind Niederländer. Die Bedeutung der Niederländer für den Tourismus hat sich demzufolge seit 2009 noch einmal verstärkt. Damals kamen etwa 30 Prozent aller Gäste aus den benachbarten Niederlanden (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011, S. 11). Nach wie vor ist der Anteil ausländischer bzw. niederländischer Gäste in der Gemeinde Nordhorn (14 %, 7 %) relativ gering und in der Stadt Bad Bentheim im Vergleich zum Landkreis überdurchschnittlich hoch (50 %, 47 %). Bedeutsame nationale Quellgebiete sind darüber hinaus das Bundesland Niedersachsen sowie das benachbarte Nordrhein-Westfalen, so dass dem Landkreis Grafschaft Bentheim eine vordergründig regionale Bedeutung als Tourismusstandort zukommt (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011).

#### Quellgebiete der Gäste in der Grafschaft Bentheim

Neben den in der amtlichen Statistik erfassten Gästen ist der sogenannte „Graue Beherbergungsmarkt“ bei der Analyse der regionalwirtschaftlichen Ausgangssituation zu berücksichtigen. Hierzu zählen Gäste in Privat- oder Kleinbetrieben, wie Ferienwohnungen oder Pensionen mit weniger als zehn Betten und Reisende in Privatunterkünften, die auch als „Sofatouristen“ bezeichnet werden. Des Weiteren sind auch Übernachtungen in Freizeitwohnungen durch Eigentümer hinzuzuzählen. Laut dem 2013 veröffentlichten touristischen Leitbild der Grafschaft Bentheim entfielen zusätzlich 100.000 Übernachtungen in der Grafschaft auf Übernachtungen in Klein- und Privatquartieren und rund 650.000 Übernachtungen auf Verwandtenbesuche (Sofatourismus). Hinzu kommen Eigentümer von Ferienwohnsitzen (vgl. Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) 2013).

**Nicht in der  
amtlichen Statistik  
erfasste  
Übernachtungen**

Neben den Übernachtungsgästen sind vor allem die Tagesausflüge eine maßgebliche Einflussgröße auf die touristische Entwicklung in der Region. Der Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) geht auf Basis von Befragungen der Tagesausflugsziele von einem Volumen von mindestens 5,1 Mio. Tagesausflugsgästen für das Jahr 2012 aus, was einen Anteil von 76 Prozent am touristischen Gesamtvolumen entspricht (vgl. Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) 2013).

**Tagesausflüge**

## 5 REGIONALWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE IN REFERENZPROJEKTEN

Mit der folgenden Betrachtung ausgewählter Referenzprojekte soll die Basis für eine zielgerichtete Einschätzung möglicher regionalökonomischer Effekte der Verlängerung des SPNV auf der Verbindung Neuenhaus – Emmen geschaffen werden. Neben den prognostizierten und tatsächlich realisierten Fahrgastzahlen werden im Weiteren die raumbedeutsamen Wirkungen der Projekte beleuchtet und Erfolgsfaktoren sowie Hemmnisse für die Entwicklung der Projekte dargelegt. Grundsätzlich wird die Umsetzung entsprechender Projekte von den örtlichen Rahmenbedingungen und damit einhergehend von verschiedenen regionalspezifischen Faktoren beeinflusst. Erkenntnisse aus Referenzprojekten lassen sich demzufolge nicht ohne weiteres auf das Untersuchungsgebiet übertragen. Gleichwohl wird durch eine entsprechende Streuung verschiedener Referenzprojekte (Kap. 5.1.1. und Kap. 5.1.2) sowie einem zusätzlichen gezielten Fokus auf deutsch-niederländische SPNV-Verbindungen (Kap. 5.1.3) eine Ableitung realistischer Aussagen und sinnvoller Zusammenhänge (Kap. 5.2. und 5.3) möglich.

**Verbesserte  
Einschätzung  
möglicher Effekte  
auf Basis von  
Referenzprojekten**

### 5.1 Ausgewählte Referenzprojekte

#### 5.1.1 Reaktivierte SPNV Verbindungen national

Bundesweit existiert eine Reihe von Beispielen für die Reaktivierung von Regionalbahnstrecken. In dem Gutachten zum Anschluss der Stadt Nordhorn an den Schienenpersonennahverkehr (RegioNord, NORD/LB 2011) wurde bereits eine Auswahl von Projekten vorgestellt (vgl. Tabelle 1). Diese werden im Folgenden zunächst mit Blick auf ihre weitere Entwicklung seit 2011 betrachtet.

**Nationale Beispiele  
für die Reaktivierung  
von Regionalbahn-  
strecken**

Der niedersächsische Teil der Bahnstrecke „Haller-Willem“, von Bielefeld über Halle (Westfalen) und Dissen/Bad Rothenfelde nach Osnabrück verläuft zwischen Osnabrück und Dissen-Bad Rothenfelde. Die Kosten-Nutzen-Untersuchung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) ergab mit einem Fahrgastaufkommen von rund 3.600 Fahrgästen pro Tag eine positive Prognose für die Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs. Die Wiederaufnahme des SPNV erfolgte im Jahr 2005 durch die Nordwestbahn. Die prognostizierten Fahrgastzahlen wurden trotz sukzessiver Zunahme zum zehnjährigen Jubiläum in 2015 nicht erreicht. Nach der Reaktivierung im Jahr 2005 nutzten zunächst ca. 1.800 Fahrgäste pro Tag das Angebot auf dem niedersächsischen Teilabschnitt. Fünf Jahre später stieg die Zahl auf 2.390 Fahrgäste pro Tag. In der letzten erfolgten Zählung aus dem Jahr 2013 konnten Fahrgastzahlen von 2.700 Nutzern pro Tag (vgl. Ebers 2015; LNVG 2013) erreicht werden. Es ist zu berücksichtigen, dass bei der Prognose der Fahrgastzahlen ein halbstündiges Fahrtenangebot zugrunde gelegt wurde, die Strecke jedoch in der Vergangenheit nur im Stundentakt befahren wurde und die Fahrgastzahlen demzufolge niedriger ausfallen. Im Resümee wird die Reaktivierung des Haller-Willem übergreifend als Erfolg bewertet (vgl. Eisenbahnjournal Zughalt.de 2010; VCD/ Gwinner 2013; Ebers 2015; LNVG 2013).

**„Haller-Willem“  
zwischen Osnabrück  
und Dissen-Bad  
Rothenfelde**

Auch die zwischen Böblingen und Dettenhausen verlaufende Schönbuchbahn in Baden-Württemberg konnte seit ihrer Streckenreaktivierung im Dezember 1996 kontinuierlich Zuwächse der Fahrgastzahlen verzeichnen. Das für die 17 km lange Strecke prognostizierte Fahrgastaufkommen von 2.500 Personen täglich wurde bereits am ersten Betriebstag mit 3.760 Fahrgästen deutlich übertroffen. Die sehr positive Ent-

**Schönbuchbahn in  
Baden-Württemberg  
zwischen Böblingen  
und Dettenhausen**

wicklung setzte sich weiter fort. Im Jahr 2010 wurden bereits bis zu 8.000 Fahrgäste pro Tag registriert (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011). Damit einhergehende erfolgten eine Ausweitung des Angebotes, d.h. eine sukzessive Verdichtung der Taktung und der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge. Im Jahr 2012 wurden daraus folgend auf der Strecke an Werktagen bereits über 10.000 Fahrgäste befördert (vgl. Probahn 2016). Die Schönbuchbahn war mit diesen Werten sowohl vom Fahrplankonzept als auch mit Blick auf die Infrastruktur an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gelangt. Ende des Jahres 2008 wurde daher ein Gutachten zur Weiterentwicklung der Schönbuchbahn ausgeschrieben. In diesem wurden weitere Fahrgastzuwächse prognostiziert (vgl. Planungsgemeinschaft Mailänder Consult / RMCon 2010). Für Dezember 2018 ist die Fertigstellung des Ausbaus und der Elektrifizierung der Schönbuchbahn geplant. Es werden knapp 10.000 Fahrgäste pro Tag erwartet (SWR 2016).

Ebenfalls in Baden-Württemberg erfolgte im Jahr 1999 die Reaktivierung der Ammertalbahn zwischen Tübingen und Herrenberg auf einer Strecke von 22 Kilometern. Nach einem Betreiberwechsel von der Deutschen Bahn AG an den von den Landkreisen Tübingen und Böblingen gehaltenen Zweckverband „ÖPNV im Ammertal“ wurde die Strecke ausgebaut und modernisiert. Das geschätzte Fahrgastaufkommen von 4.000 Personen täglich wurde auch in diesem Fall kurz nach der Inbetriebnahme mit 5.000 Fahrgästen täglich übertroffen. Mit mehr als 8.000 täglichen Fahrgästen im Jahr 2013 wurden die Prognosen mittlerweile um das Doppelte übertroffen. (vgl. PTV 2010; NORD/LB 2011; Petersen 2012).

#### Ammertalbahn zwischen Tübingen und Herrenberg

**Tab. 1: Prognose und Entwicklung von Fahrgastzahlen in nationalen Beispielen**

| Strecke  | Entfernung | Reaktivierung | Prognose<br>FG/ Tag | Entwicklung<br>FG / Tag                                     |
|--|------------|---------------|---------------------|---|
| <b>Baden-Württemberg</b>                                 |            |               |                     |   |
| <b>Schönbuchbahn</b><br>Böblingen-Dettenhausen           | 17,2 km    | 1996          | 2.500               | 5.000 (1999)<br>8.000 (2010)<br><b>bis zu 10.000 (2012)</b> |
| <b>Ammertalbahn</b><br>Tübingen-Herrenberg               | 22 km      | 1999          | 4.000               | 5.000 (1999)<br>7.000 (2009)<br><b>8.000 (2013)</b>         |
| <b>Schleswig-Holstein</b>                                |            |               |                     |   |
| <b>Nordbahn</b><br>Neumünster-Bad Segeberg               | 29 km      | 2002          | 1.200               | 2.200 (2005)<br>3.000 (2010)                                |
| <b>Niedersachsen</b>                                     |            |               |                     |   |
| <b>Haller-Willem</b><br>Osnabrück-Dissen/Bad Rothenfelde | 23 km      | 2005          | 3.600               | 1.800 (2005)<br>2.390 (2010)<br><b>2.700 (2013)</b>         |
| <b>Bayern</b>  |            |               |                     |   |
| <b>Traun-Alz Bahn</b><br>Traunstein-Traunreut            | 16 km      | 2006          | 450                 | 350 (2011)<br><b>300 (2012)</b>                             |

Eigene, aktualisierte und ergänzte Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH  
Basis: RegioNord, NORD/LB 2011

Weitere angeführte Beispiele für eine Reaktivierung des schienengebundenen Personennahverkehrs in Deutschland waren die Strecke Neumünster und Bad Segeberg in Schleswig-Holstein, die Strecke Traunstein und Traunreut in Oberbayern oder die im Zuge des „Rheinland-Pfalz-Taktes“ wiederaufgenommene Verbindung der Eistalbahn zwischen Grünstadt und Eisenberg. Auf der Strecke Neumünster und Bad Segeberg wurde der Personenverkehr im Jahr 2000 wieder aufgenommen und seit 2002 von der Nordbahn Eisenbahngesellschaft bedient. Die Fahrgastzahlen waren bereits nach zwei Jahren doppelt so hoch wie erwartet (vgl. NORD/LB 2011; Pro Bahn e.V. 2009). Auf der 16 Kilometer langen Strecke der Traun-Alz-Bahn von Traunstein nach Mühldorf wurde der Betrieb im Jahr 2006 wieder aufgenommen. Mit rund 300 Fahrgästen pro Tag im Jahr 2012 konnte das prognostizierte Fahrgastpotenzial in diesem Fall nicht erzielt werden. Die Strecke gilt als ein misslungenes Beispiel für die Wiederbelebung von Regionalbahnen (vgl. NORD/LB 2011; Dirner 2012). Im Fall des Rheinland-Pfalz-Taktes konnten die erwarteten Fahrgastzahlen wiederum erzielt bzw. ebenfalls übertroffen werden. Die angeführten Beispiele belegen den überwiegend großen Erfolg von Streckenreaktivierungen. Aktuell stellen die DB Netz AG und der Deutsche Bahnkundenverband (DBV) daher Überlegungen an, weitere der im Zuge der Bahnreform 1993 stillgelegten DB-Strecken zu reaktivieren (Kamann/ Die Welt 2016).

**Positive Bilanz für Reaktivierung des SPNV in Deutschland**

### 5.1.2 Reaktivierte transnationale SPNV Verbindungen

Als weiterführende Referenzprojekte für die Reaktivierung transnationaler SPNV-Verbindungen werden im Folgenden die Deutsch-dänische Verbindung Niebüll-Tønder, die jüngst in Betrieb genommene Strecke Selb-Asch zwischen Bayern und Tschechien sowie die zwischen Müllheim und Mulhouse verkehrende Regionalbahn „Blauwal“ im Dreiländereck Frankreich, Deutschland, Schweiz betrachtet.

**Reaktivierung transnationaler SPNV-Verbindungen**

Im April 2003 wurde die 18 Kilometer lange grenzüberschreitende Strecke Niebüll-Tønder zwischen Deutschland und Dänemark durch die Nord-Ostsee-Bahn wieder aufgenommen. Heute besteht ausgehend von dem rund 9.000 Einwohner großen Niebüll eine Verbindung über die ca. 9.500 Einwohner große Grenzstadt Tønder und das dänische Bramming mit ca. 7.500 Einwohnern eine Verbindung bis zu der überregional bedeutsamen Kommune Esbjerg mit ihren rund 115.700 Einwohnern im Westen von Jütland. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich bereits im ersten Jahr des Betriebes mit einer Zunahme um 22 Prozent positiv (vgl. Bahnnews-Online 2004). Dabei ist zu berücksichtigen, dass damals noch keine Durchbindung nach Esbjerg bestand. Im Jahr 2010 wurde die Strecke auf der deutschen Seite durch die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (NEG) übernommen. Gleichwohl die Verbindung im Jahr 2012 mit durchschnittlich 160 Fahrgästen pro Tag ein sehr geringes Nachfrageniveau verzeichnete, konnte ein bemerkenswerter Nachfragezuwachs von über 50 Prozent zwischen 2005 und 2012 generiert werden. Dies ist unter anderem auf eine erfolgte Angebotsausweitung, insbesondere die in Teilen realisierte Durchbindung von Niebüll nach Esbjerg zurückzuführen. Mittlerweile wird eine Verdichtung des zweistündigen Grundangebotes auf einen Stundentakt sowie eine reguläre Durchbindung nach Esbjerg diskutiert (vgl. Nahverkehr Hamburg 2014). Aktuell verkehren werktags zehn Züge über die Grenze, an den Wochenenden sieben. Im dem deutsch-dänischen Gutachten zur Transportinfrastruktur im Jütlandkorridor vom November 2015 wird darüber hinaus die Modernisierung der Strecke mit dem Ziel einer Fahrtzeitverkürzung zwischen Niebüll und Esbjerg von 112 bzw. 104 Minuten auf 87 Minuten erwogen (vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr Und Technologie Schleswig-Holstein 2015). Die daraus resultierende Attraktivitätssteigerung der Bahnverbindung könnte laut Ingo Dewald,

**Deutsch-dänische Verbindung Niebüll-Tønder**

Chef der Eisenbahngesellschaft NEG Niebüll, nochmals zu einem Zuwachs der Fahrgastzahlen um 18 Prozent führen (vgl. Lok-Report 2016; Nordschleswiger 2016).

Ein im Süden Deutschlands verortetes, sehr prominentes Beispiel für grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr ist die Reaktivierung der rund 7,3 Kilometer langen Strecke zwischen der ca. 16.000 Einwohner großen bayrischen Kreisstadt Selb im Fichtelgebirge und der westböhmischen Stadt Aš (Asch) in der Tschechischen Republik, mit ihren rund 13.000 Einwohnern. Der transnationale Lückenschluss ermöglicht die Verbindung der Orte Hof, Rehau, Selb-Plößberg sowie der tschechischen Städte Aš und Cheb (Eger). Seit Dezember 2015 verkehrt die durch die Länderbahn GmbH DLB betriebene Oberpfalzbahn nach rund 70 Jahren Stillstand wieder im Zweistundetakt zwischen Hof und Eger. Die Fahrtzeit beträgt etwa eine Stunde (Die Länderbahn 2016). Es handelt sich damit um die vierte grenzüberschreitende Bahnstrecke zwischen Bayern und Tschechien. Laut Prognosen des Ingenieurbüros Dr. Brenner sollten die Fahrgastzahlen auf der Strecke bei über 1000 Reisenden pro Tag liegen (vgl. Ostthüringer Zeitung/ Rathgeber 2012). Die tatsächliche Fahrgastentwicklung bleibt abzuwarten. Dem Lückenschluss werden jedoch bereits heute positive Impulse und eine hohe regionale Bedeutung beidseits der Grenze zugesprochen (vgl. Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr 2015).

**Verbindung Selb- Aš zwischen Bayern und der Tschechischen Republik**

Ein weiteres transnationales Referenzprojekt stellt die insgesamt 22 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Müllheim (ca. 18.000 Einwohner) nach Mulhouse (ca. 112.000 Einwohner) dar, die das in Baden gelegene Oberzentrum Freiburg (ca. 218.000 Einwohner) mit dem französischen Elsass verbindet. Mit der Streckenreaktivierung wurde außerdem die rund 11.000 Einwohner zählende Kleinstadt Neuenburg am Rhein in das Netz der „Breisgau-S-Bahn 2020“ integriert. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Juli 2004 belegte die Wirtschaftlichkeit der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Freiburg, Müllheim und Mulhouse. Ab dem Jahr 2006 erfolgte daraufhin die stufenweise Wiederaufnahme des Betriebes. Im ersten Schritt, die Einführung von Eventverkehren, verbuchte die Verbindung rund 2.500 – 3.000 Fahrgäste pro Jahr. Seit Dezember 2012 verkehren zwischen Mulhouse und Müllheim mit der Regionalbahn, dem sogenannten „Blauwal“ werktags täglich 7 und am Wochenende 5 Zugpaare, von denen jeweils zwei bis Freiburg durchgebunden werden (vgl. REGIO-VERBUND GmbH 2016)<sup>9</sup>. Die Fahrgastzahlen des ersten Betriebsjahres 2013 ergaben zunächst eine durchschnittliche Nutzung. Auf dem Abschnitt Müllheim und Mulhouse wurden werktags rund 310 bis 360 Fahrgäste pro Tag gezählt. Die Zahlen bestätigten jedoch die vorangegangenen Planwerte nach denen werktags 350 bis 420 Personen täglich angenommen wurden. Das Land Baden-Württemberg erwartet weiterhin eine deutliche Zunahme der Nutzerzahlen auf der Strecke (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014, Drucksache 15 / 4559). Diese Einschätzung wird auch durch eine Entscheidung auf französischer Seite gestützt. Seit Dezember 2015 hält zusätzlich der Hochgeschwindigkeitszug TGV Rhin-Rhône in Müllheim. Die Entscheidung fiel komplett auf französischer Seite. Es wird das Ziel verfolgt, durch mehr Stopps zusätzliche Fahrgäste zu generieren. Für 2016 ist zudem auf der deutschen Seite der Ausbau der Strecke zwischen Müllheim und Neuenburg geplant (vgl. Badische Zeitung 2015).

**Blauwal zwischen Freiburg, Müllheim und Mulhouse**

**Tab 2: Prognose und Entwicklung von Fahrgastzahlen in transnationalen Beispielen**

| Strecke                                | Entfernung | Reaktivierung | Prognose<br>FG/ Tag | Entwicklung FG /<br>Tag           |
|--|------------|---------------|---------------------|-----------------------------------|
| <b>Baden-Württemberg - Frankreich</b>  |            |               |                     |                                   |
| <b>Blauwal</b><br>Müllheim-Mulhouse    | 22 km      | 2012          | 350                 | 360 (2013)                        |
| <b>Schleswig-Holstein - Dänemark</b>   |            |               |                     |                                   |
| <b>Nordbahn</b><br>Niebüll-Tønder      | 18 km      | 2003          | ohne Angabe         | 160 (2012)<br>+50 % (2005 – 2012) |
| <b>Bayern – Tschechien</b>             |            |               |                     |                                   |
| <b>Oberpfalzbahn</b><br>Selb-As (Asch) | 7,3 km     | 2015          | 1000                | ohne Angabe                       |

Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass den reaktivierten transnationalen Verbindungen vor allem auch eine besonders hohe symbolische Bedeutung zuteilwird. Sie stehen stellvertretend für das Zusammenwachsen der europäischen Union und die Vernetzung und Zusammenarbeit der verschiedenen Mitgliedsländer (vgl. Kap. 3). Die verkehrliche Relevanz ist je nach Strecke unterschiedlich zu bewerten. Während die in der prosperierenden Region verortete Verbindung Freiburg, Müllheim und Mulhouse vor allem regionale Potenziale absorbiert, kommt der Verbindung Selb- Aš zwischen Bayern und Tschechischen Republik insbesondere auch eine wichtige Funktion für das übergeordnete Schienennetz zu. Die Deutsch-dänische Verbindung Niebüll-Tønder profitiert vor allem von der erfolgten Angebotsausweitung durch die Anbindung nach Esbjerg. Infolge der überregionalen Bedeutung Esbjergs wird die Qualität der Strecke messbar aufgewertet, was sich in der sehr positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen widerspiegelt. Zusammenfassend konnte der Erfolg der Projekte in der Regel durch ein verbessertes Angebot, d.h. eine engere Taktung, eine schnellere Verbindung, die Durchbindung an weiterführende Ziele oder den Einsatz höherwertigen Materials gesteigert werden.

**Bedeutung und  
Erfolgsfaktoren  
transnationaler  
Verbindungen**

### 5.1.3 Transnationale SPNV Verbindungen zwischen Deutschland und den Niederlanden

Im folgenden Kapitel wird mit dem Ziel einer weiteren Spezifizierung der transnationalen schienengebundenen Personenverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden betrachtet. In diesem Zusammenhang werden nicht nur reaktivierte Regionalbahnstrecken, sondern auch der allgemein bestehende grenzüberschreitende SPNV zwischen den beiden Ländern berücksichtigt.

Grundsätzlich bestehen eine Vielzahl grenzüberschreitender Verbindungen zwischen den Niederlanden und Deutschland (vgl. Abbildung 13). Hierzu zählen die zwei internationalen Fernverkehrsverbindungen Amsterdam via Köln und Frankfurt am Main nach Basel SBB (ICE) sowie die Verbindung Amsterdam – Berlin (IC), die mit rund 2,2 Mio. Reisenden im Jahr 2014 einen neuen Fahrgastrekord verzeichneten. Der generierte Zuwachs von 7 Prozent zum Vorjahr setzte sich auch in der ersten Hälfte des Folgejahres 2015 weiter fort (vgl. Deutsche Bahn 2015).

**Steigende  
Fahrgastzahlen  
zwischen  
Deutschland und  
den Niederlanden**



Abb. 13: Grenzüberschreitender Schienenverkehr Niederlande – Deutschland



Quelle: Treinreiziger.nl 2016

Darüber hinaus existieren fünf Regionalbahnstrecken zwischen Deutschland und den Niederlanden, die in der Regel im Stundentakt gefahren werden. Darunter fallen die von der DB betriebenen Verbindungen Enschede - Münster (RB 64), Enschede - Dortmund (RB 51) sowie Heerlen - Aachen (RB 20). Zwischen Venlo und Viersen verkehrt der deutsche Anbieter Eurobahn, während die Regionalbahnstrecke zwischen Groningen und Leer durch die Arriva, eine DB Tochter, bedient wird.

Die nördlichste grenzüberschreitende Regionalbahnstrecke zwischen Deutschland und den Niederlanden verbindet die Städte Groningen und Leer (Ostfriesland). In der gleichnamigen Hauptstadt der niederländischen Provinz Groningen leben rund 200.000 Einwohner. Die Kreisstadt Leer (Ostfriesland) ist mit rund 34.000 Einwohnern nach Emden und Aurich die drittgrößte Stadt Ostfrieslands. Beide Städte weisen demzufolge eine übergeordnete regionale Bedeutung auf. Die zwischenzeitlich in den 90er Jahren stillgelegte, rund 25 Kilometer lange Strecke zwischen Leer und der niederländischen Grenzstadt Nieuwesches wird seit dem Jahr 2006 wieder regelmäßig bedient. Zuletzt fuhren hier bis zu 14 Nahverkehrszüge täglich in einer stündlichen Taktung mit rund 120 km pro Stunde (vgl. LNVG 2013). Die Fahrgastzahlen waren seit der Wiederaufnahme des Betriebes kontinuierlich angestiegen. Während im Jahr 2006 auf dem Abschnitt zwischen Leer und Nieuwesches nur etwa 120 Reisende/km Betriebslänge gezählt wurden, konnten im Jahr 2008 bereits rund 450 Reisende/km Betriebslänge verbucht werden (vgl. LNVG 2013). Mit der Einführung des Stundentaktes im Dezember 2012 setzte sich der Trend weiter fort. Inoffizielle Meldungen gehen von rund 700 Fahrgästen pro Tag im Jahr 2015 aus (vgl. Stolle 2016). Die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen wird, neben der verbesserten Taktung, auch durch die seit 2015 bestehende Möglichkeit das Niedersachsen-Ticket bis nach Groningen zu nutzen begründet (vgl. Dpa/ Neue Presse 2015). Insbesondere von niederländischer Seite gab es klare Bestrebungen für einen Ausbau der Bahnstrecke und den damit einhergehenden Einsatz von Schnellzügen ab 2018 sowie einer Verlängerung der Verbindung bis Bremen (HAZ 2014). Diese Pläne wurden jedoch Anfang Dezember 2015 durch die Zerstörung der verkehrsrelevanten „Friesenbrücke“ durch das Frachtschiff „Emsmoon“ bis auf weiteres vereitelt. Nach Angaben der Deutschen Bahn wird die Strecke frühestens in fünf Jahren wieder befahrbar sein. Dabei wird nicht nur die Instandsetzung und Reaktivierung, sondern vielmehr eine qualitative Verbesserung der Strecke angestrebt (vgl. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit Und Verkehr 2016a).

**Erfolgreiche  
Reaktivierung der  
Regionalbahnstrecke  
Groningen - Leer  
(Ostfriesland)**

Eine weitere Reaktivierung des SPNV erfolgte auf einem Teilstück der Bahnstrecke Münster – Gronau – Enschede. Nach der Stilllegung in den 80er Jahren wurde der Betrieb auf dem 9 Kilometer langen Teilstück zwischen der niederländischen Stadt Enschede, mit ca. 158.600 Einwohnern und dem rund 46.000 Einwohner zählenden deutschen Mittelzentrum Gronau im Jahr 2001 wieder aufgenommen. Laut einem Gutachten aus dem Jahr 1996 wurde für einen halbstündigen Takt zunächst ein Fahrgastpotenzial von ca. 1.500 bis 2.000 Reisenden pro Tag berechnet. Heute verkehren die Züge stündlich zwischen Münster und Enschede; die Strecke Gronau und Enschede wird seit Betriebsbeginn an im 30-Minutentakt bereitgestellt. Die Verbindung verzeichnete von Beginn der Wiedereröffnung an eine sehr positive Nachfrageentwicklung. Waren es an einem Werktag im Jahr 2002 noch rund 1000 Fahrgäste stieg die Zahl auf 1.300 Reisenden im Jahr 2005 an. Im Jahr 2006 wurden 1.800 Reisende und im Jahr 2010 bereits 2.000 Fahrgäste pro Werktag gezählt. Während die Fahrgastzahlen an Sonn- und Feiertagen grundsätzlich etwas geringer ausfallen (2002: 900; 2005: 1.200; 2010: 1.400), liegen sie insbesondere an Samstagen mit durchschnittlich 1.800 (2002) bzw. 2.500 Fahrgästen (2010) deutlich höher als erwartet. Die Nachfragetendenz ist auch weiterhin steigend. Als Erfolgsfaktoren für die gute Annahme der Strecke werden neben der engen Taktung auch der hohe Komfort durch moderne Fahrzeuge, ein umfangreiches

**Steigende Fahrgast-  
zahlen nach der  
Reaktivierung  
Gronau -Enschede**

Angebot vom frühen Morgen bis zum späten Abend, die unkomplizierte Tarifierung, der einfache Fahrkartenerwerb am Automaten sowie bilinguale Fahrgastinformation auf Niederländisch und Deutsch angeführt. Dabei ist die gute Auslastung der Strecke insbesondere auf Einkaufs- und Freizeitverkehre zurückzuführen. Rund 55 Prozent der Fahrgäste geben als Fahrtzwecke Freizeit und rund 25 Prozent als Fahrtzweck Besorgung an. Nachfragespitzen ergeben sich zu Markttagen in Enschede bzw. durch niederländische Einkaufsbesuche in der Stadt Münster, die vor allem in der Vorweihnachtszeit beliebt sind. Nur rund 15 Prozent aller Fahrten werden dem Fahrtzweck Arbeit und 5 Prozent der Ausbildung zugeordnet. Dem Berufsverkehr werden demzufolge noch Ausbaupotenziale zugesprochen (vgl. ASM 2011).

**Tab. 3: Prognose und Entwicklung von Fahrgastzahlen Deutschland - Niederlande**

| Strecke                               | Entfernung | Reaktivierung | Prognose FG/ Tag | Entwicklung FG / Tag   |
|---------------------------------------|------------|---------------|------------------|--|
| Deutschland - Niederlande             |            |               |                  |  |
| <b>Eurobahn</b><br>Gronau - Enschede  | 9 km       | 2001          | 2000             | 1.000 (2002)<br>1.300 (2005)<br>1.800 (2006)<br>2.000 (2010) |
| <b>Arriva</b><br>Leer und Nieuweschan | 25 km      | 2006          | ohne Angabe      | 120* (2006)<br>450* (2008)                                   |

Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH.

\* Reisende/km Betriebslänge

In einer abschließenden Betrachtung ist festzuhalten, dass zwischen Deutschland und den Niederlanden insgesamt eine sehr gute transnationale Vernetzung besteht, die sich nicht zuletzt in der überwiegend sehr positiven Fahrgastzahlenentwicklung widerspiegelt. Zwar wurden in den vergangenen Jahren auch Regionalzugverbindungen zwischen Deutschland und den Niederlanden eingestellt, darunter die Verbindung Oberhausen – Arnheim im Jahr 2006, der „Grenslanexpress“ zwischen Hengelo - Bad Bentheim im Jahr 2013 sowie die erst 2002 initiierte Direktverbindung zwischen Groningen und Hannover (vgl. NiederlandeNet 2015), doch neue Verbindungen sind in Planung oder werden als Alternative zu eingestellten Verbindungen geschaffen. Ab Sommer 2017 verkehrt so etwa ein Nahverkehrszug von Arnheim über Emmerich nach Düsseldorf (Der Westen 2013). Der eingestellte Grenslanexpress soll im Jahr 2017 durch eine direkte Dreiländerverbindung der Eurobahn (RB61) zwischen dem niederländischen Hengelo, dem niedersächsischen Bad Bentheim und dem nordrhein-westfälischen Bielefeld abgelöst werden. Durch den erweiterten Anschluss wird eine effektive Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet (vgl. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit Und Verkehr 2014). Für die bereits im Kontext der Strecke Groningen - Leer (Ostfriesland) erwähnte Aufwertung haben die niederländische Regierung ein Investitionsvolumen von 100 Millionen Euro angekündigt. Die niederländische Seite forciert eine durchgehende Verbindung von Amsterdam über Groningen und Bremen nach Hamburg. Im Zuge der erforderlichen Instandsetzung bzw. einem Neubau der Friesenbrücke könnten diese Planungen einen zusätzlichen Schub bekommen. So wird aktuell auch in der deutschen Politik die Möglichkeit einer doppelgleisigen Elektrifizierung der Strecke zwischen Groningen und Leer diskutiert (vgl. Radio Bremen 2016; Niedersächsisches Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit Und Verkehr 2016b).

**Gute transnationale Vernetzung, weiterer Streckenausbau**

## 5.2 Regionalwirtschaftliche Effekte der Referenzprojekte

Vorangestellt ist anzumerken, dass die anhand der Referenzprojekte dargestellten Entwicklungen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen nicht unmittelbar auf die Reaktivierung der Strecke Neuenhaus Emmen übertragbar sind. Der Erfolg bzw. auch Misserfolg entsprechender Projekte wird durch eine Vielzahl regionalspezifischer Faktoren determiniert. Vor diesem Hintergrund ist die Betrachtung der regionalen Ausgangslage zur Beurteilung der Rahmenbedingungen für die geplante Streckenreaktivierung im Personennahverkehr erforderlich (Kap. 4). Dennoch können anhand der vorgestellten Projekte einige übergeordnete Schlüsse gezogen werden, die für die abschließende qualitative Beurteilung des Projektes von Bedeutung sind. Die dargestellten Beispiele von Streckenaktivierungen sowie weiterführende Literatur belegen, dass sich die Fahrgastzahlen nach Wiederaufnahme der Verkehre häufig besser entwickeln als im Rahmen von standardisierten Verfahren geschätzt (vgl. Fiegenbaum/Klee 2002). Weiterhin werden den Projekten, wie beispielsweise der Verbindung Selb- Aß, erhebliche regionalwirtschaftliche Gewinne für die jeweilige Region zugeschrieben.

**Qualitative  
Beurteilung auf  
Basis der  
Referenzprojekte**

Die regionale Wirkung einer Bahnstrecke ist zunächst maßgeblich von ihrer Wirtschaftlichkeit und damit einhergehend von der optimalen Ausschöpfung der Fahrgastpotenziale abhängig. In diesem Zusammenhang ist es entscheidend, dass das SPNV Angebot von den verschiedenen Zielgruppen der Bevölkerung breit angenommen und regelmäßig genutzt wird. Die verschiedenen Nutzgruppen sind im Vorfeld zu identifizieren und sollten zielgerichtet durch entsprechende Angebote angesprochen werden. Die Mehrzahl der vorgestellten Referenzprojekte zeigte, dass die prognostizierten Fahrgastzahlen schnell übertroffen oder im Rahmen einer langfristigen Strategie erzielt werden konnten. Wie am Beispiel der Verbindung Gronau – Enschede gezeigt, besteht die Herausforderung darin ein attraktives Angebot sowohl für Freizeit- als auch für den Berufsverkehr bereit zu stellen. Darüber hinaus ist insbesondere in strukturschwächeren Regionen die Generierung einer Grundauslastung der Bahnstrecke entscheidend. Hierzu kann, wie am Beispiel der Verbindung Niebüll-Tønder gezeigt, die Anbindung an einen überregional bedeutsamen Standort, wie Esbjerg dienlich sein.

**Ausschöpfung der  
Fahrgastpotenziale in  
unterschiedlichen  
Zielgruppen**

Die Entfaltung regionalwirtschaftlicher Effekte steht, wie bereits im Kapitel 4.1 beschrieben, im engen Kontext zur Aufwertung der regionalen Standortqualitäten infolge einer verbesserten Erreichbarkeit. Streckenreaktivierungen können die Attraktivität der neu bzw. besser angebundenen Standorte maßgeblich steigern. Im Fall der betrachteten Referenzprojekte wurde eine zusätzliche Ausweisung von Gewerbeflächen und Ansiedlungen von Betrieben entlang der Strecke beobachtet. Darüber hinaus wurden durch die Bahnanbindung neue Wohnraumpotenziale erschlossen. Das Vorhandensein eines ÖPNV-Angebotes stellt einen wichtigen Aspekt der Daseinsvorsorge dar. Insbesondere für Familien mit nicht motorisierten Kindern oder ältere Bevölkerungsgruppen ist das Vorhandensein eines attraktiven Nahverkehrs ein wichtiger Faktor für die Wohnstandortwahl. Eine Reihe der Referenzprojekte offenbarte eine steigende Nachfrage nach Wohnbauflächen und eine daraus resultierende Ausweitung sowie zunehmende Bebauung und Verdichtung vorhandener Wohngebiete. Dabei war gemeinhin auch ein Anstieg der Grundstückswerte in den an der Strecke gelegenen Kommunen zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund kann zusammengefasst werden, dass durch die Streckenreaktivierungen in der Regel eine positive Bevölkerungs- und Gewerbeentwicklung in den Anrainerkommunen resultieren. Diese Entwicklungen beeinflussen wiederum die Auslastung der Verbindung: im Zuge einer günstigen bzw. stabilen demographischen Entwicklung ist auch von konstanten bzw. zunehmenden Fahrgastzahlen auszugehen.

**Anbindung  
ermöglicht  
Aufwertung der  
Standortqualitäten**

Gleichwohl können die beobachteten regionalwirtschaftlichen Effekte nicht grundsätzlich kausal auf die Reaktivierung des schienengebundenen Personennahverkehrs zurückgeführt werden. Darüber hinaus ist das Vorhandensein eines SPNV-Angebotes nicht als grundsätzlich verlässliche Determinante für eine positive regionalwirtschaftliche Entwicklung anzusehen. Im Fall der Schönbuchbahn zwischen Böblingen und Dettenhausen wurden mit dem Ausbau der Bundesstraße B 464 parallel zur Regionalbahn weitere Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Straße vorangetrieben, die sich positiv auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung ausgewirkt haben könnten. Bei der Reaktivierung der Ammertalbahn wurden Autobahnanschlüsse mit direkter Verbindung nach Stuttgart als entscheidende Faktoren für Gewerbeansiedlungen angesehen (vgl. RegionNord, NORD/LB 2011). Die Verkehrsinfrastruktur der Region Westküste, hier vor allem die Straßenverbindung zwischen Esbjerg und Heide, ist hingegen eher als schlecht und somit nicht als maßgeblicher Konkurrenzfaktor einzustufen. Die vorhandene Bahnverbindung konnte die eher negativen Entwicklungen in der Region, wie den demographischen Wandel, Abwanderung oder Einschnitte und Verluste für den Wirtschaftsstandort nicht nachhaltig umkehren oder aufhalten (vgl. Rambøll 2012). Regionale Effekte generieren sich demzufolge vielmehr aus einem Zusammenspiel verschiedener Faktoren, wobei die Wirkung der einzelnen in Abhängigkeit der regionalwirtschaftlichen Ausgangslage unterschiedlich ausfallen kann. Grundsätzlich zählen die Verkehrsanbindung und die Anbindung an den Nahverkehr jedoch zu den wichtigsten Standortfaktoren (vgl. DIFU 2006). Eine ohnehin hohe Standortgunst wird durch einen SPNV-Anschluss und insbesondere die Anbindung an ein überregional bedeutsames Zentrum bzw. einen Agglomerationsraum noch weiter gesteigert, wohingegen strukturschwache Regionen in ihrer Ausgangslage zumeist stabilisiert bzw. positiv beeinflusst werden.

**Regionalwirtschaftliche Effekte als Zusammenspiel verschiedener Einflussfaktoren**

In einem Wirtschaftsbereich, dem Tourismus, war die Anbindung an den schienengebundenen Personennahverkehr in den meisten der betrachteten Referenzprojekte jedoch besonders wirksam. Es konnten überwiegend positive Effekte im Sinne eines deutlichen Anstiegs der Touristenströme, vor allem am Wochenende, verzeichnet werden. Dies gilt sowohl für die nationalen Strecken der Schönbuchbahn und der Ammertalbahn, aber auch im Fall der transnationalen Beispiele, wie dem Blauwal oder der Strecke Groningen – Enschede. Diese Entwicklung wird vor allem durch die zunehmende Bedeutung des Rad- und Wandertourismus perspektivisch noch weiter gestärkt. Gemeinsame Tarifierungen, wie im Fall des Niedersachsentickets auf der Bahnverbindung Groningen – Leer (Ostfriesland) sind für Touristen dabei besonders attraktiv und erhöhen erfahrungsgemäß die Nachfrage.

**Hohe Bedeutung des SPNV für die Tourismuswirtschaft**

### 5.3 Erfolgsfaktoren und Hemmnisse

Im Zuge der vorgestellten Beispiele wurden bereits einige Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für die Reaktivierung einer Regionalbahnstrecke benannt, die im Folgenden noch einmal zusammenfassend dargestellt und ausgeführt werden sollen.

In vielen Fällen wurde die qualitative Aufwertung des Angebotes im Sinne einer verbesserten Taktung als wichtiger Einflussfaktor für eine verbesserte Annahme des ÖPNV-Angebotes und steigende Fahrgastzahlen benannt. Dies belegen sowohl die niedersächsische Beispielstrecke „Haller Willem“, der Blauwal zwischen Müllheim und Mulhouse als auch die deutsch-niederländische Verbindung Groningen - Leer (Ostfriesland). Darüber hinaus wird auch die tägliche Betriebsdauer als eine wichtige Einflussgröße angesehen. Verlässlich verfügbare Angebote steigern die Attraktivität, wobei

**Ausweitung der Taktung bzw. der Betriebszeit**

eine entsprechende Grundausrüstung für eine solche Gestaltung bzw. Ausweitung der Betriebszeit gegeben sein muss.

Ein ebenfalls bedeutsamer Faktor für die Annahme des Angebotes ist die Einbindung der Strecke in das vorhandene Schienennetz und hier insbesondere die Anbindung an überregional relevante Zentren oder Agglomerationsräume. Dies zeigt eindrücklich das Beispiel Niebüll – Tønder, aber auch die Anbindung des Blauwals an Freiburg oder die Verbindung der Strecke Gronau- Enschede nach Münster.

**Anbindung an  
überregional  
bedeutsame Zentren**

In diesem Zusammenhang ist auch die multi- intermodale Vernetzung zu berücksichtigen. Der Abstimmung des Angebotes auf die flexible bzw. verkettete Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger kommt insbesondere in Zeiten digitaler Fahrplanauskünfte eine zunehmende Bedeutung zu. So sollte der Schienenpersonenverkehr beispielsweise auf die Fahrpläne des Busverkehrs abgestimmt sein oder neben dem klassischen Park & Ride bzw. Bike & Ride auch neue Mobilitätsangebote, wie Car- oder Fahrradverleihsysteme an den Bahnstationen integrieren. So wirkte sich die Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverkehr im Fall der Nordbahn in Schleswig-Holstein positiv auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen aus. Die intermodale Vernetzung kann demzufolge dazu beitragen, zusätzliche Fahrgäste für den SPNV zu generieren.

**Multi- bzw.  
Intermodale  
Vernetzung des  
Angebotes**

Einen weiteren entscheidenden Faktor stellt die qualitative Aufwertung der Strecke im Sinne einer Fahrtzeitverbesserung oder der Aufwertung der angrenzenden Infrastrukturen dar. Sowohl das Beispiel Niebüll – Tønder als auch das Beispiel Groningen - Leer (Ostfriesland) weisen auf die Bedeutung einer Fahrzeitverkürzung hin. Im Fall der Beispielstrecke zwischen Traunstein und Traunreut wird davon ausgegangen, dass durch die Verlegung der Haltestellen das Fahrgastaufkommen auf der Gesamtstrecke erhöht werden kann. Neben der Ausgestaltung der Stationen wird auch der Zustand des Materials, d.h. der Züge als entscheidende Einflussgröße angeführt. Qualitativ hochwertige, moderne Wagen steigern den Komfort der Reisenden. Alle genannten Faktoren wirken sich günstig auf die Reisequalität und somit auf die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn aus.

**Qualitative  
Aufwertung der  
Strecke und des  
Materials**

Der Erfolg einer Verbindung wird darüber hinaus maßgeblich von dem gesellschaftlichen und politischen Rückhalt beeinflusst. Wie die Beispiele Selb - Aš, Gronau - Enschede oder Freiburg, Müllheim und Mulhouse zeigen, kommt der Reaktivierung auch eine große symbolische Bedeutung für das (wieder) Zusammenwachsen von Regionen zu. Wird diese seitens der involvierten Länder und Kommunen, aber auch von Politik sowie involvierten Gemeinschaften und Verbänden entsprechend erkannt und forciert, kann dies sehr förderlich für den Erfolg der Bahnverbindung sein. Auch dem Umgang mit Gegnern der Infrastrukturmaßnahme kommt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle zu. Im Fall der Traunsteinbahn kam es beispielsweise zu Widerständen durch die Lobby der Landwirte, die sich nachhaltig auf die gesellschaftliche Akzeptanz der neuen Anbindung ausgewirkt haben. Eine frühzeitige Einbindung der relevanten Akteure, die transparente Information der Bevölkerung und die gezielte Unterstützung durch die beteiligten Kommunen befördern den gesellschaftlichen Rückhalt, die Identifikation und somit auch den Erfolg des Projektes.

**Gesellschafts-  
politischer Rückhalt  
sowie Transparenz  
im Planungsprozess**

Weiterhin sind neben der Ausgestaltung des Angebotes auch das Marketing und der Vertrieb als wichtige Einflussfaktoren für die Annahme des SPNV-Angebotes herauszustellen. Im Bereich des Vertriebs zählen hierzu die unkomplizierte Tarifierung, der einfache Fahrkartenerwerb am Automaten sowie entsprechende Fahrgastinformation. Diese Maßnahmen sind im Bereich des Marketings durch eine kontinuierliche Pressearbeit, Aktionen oder Veranstaltungen, wie Tage der Offenen Tür, „Schnupperfahrten“,

**Marketing  
und Vertrieb**

„Themenzüge“ etc. sowie durch die Bereitstellung von Informationsmaterial oder Imagebroschüren zu flankieren, um auf diese Weise den nachhaltigen Erfolg des Projektes zu sichern.



## 6 ABSCHÄTZUNGEN DER FAHRGASTPOTENZIALE

Für Ermittlung der regionalwirtschaftliche Effekte wird grundsätzlich die gesamte Regionalbahnstrecke von Bad Bentheim über Nordhorn, Neuenhaus, Coevorden nach Emmen betrachtet, da die Reaktivierung des Teilstücks Neuenhaus – Coevorden für den Personenverkehr Wirkungen auf der gesamten Streckenlänge erwarten lässt. In diesem Zusammenhang werden drei verschiedene Wirkungsgebiete, die Kernregion sowie das nördliche und das südliche Erweiterungsgebiet differenziert. Für die Gebiete müssen aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung der Bahnverbindung abweichende Annahmen getroffen werden.

**Wirkungsräume der Verlängerung des SPNV zwischen Neuenhaus und Emmen**

Bei der Kernregion handelt es sich um das Einzugsgebiet um die Bahnstationen Emlichheim und Hoogstede. Im Radius von 15 Kilometern leben hier rund 29.700 Einwohner. Für die dort ansässige Bevölkerung hat die Verlängerung des SPNV-Anschlusses eine besonders hohe Relevanz, da die Standorte vollständig neu erschlossen werden.

**Die Kernregion**

Das nördliche Einzugsgebiet umfasst dagegen die bereits an den SPNV angebundenen niederländischen Haltepunkte Coevorden, Nieuw Amsterdam sowie Emmen. An diesen Standorten ergibt sich vordergründig eine qualitative Verbesserung des SPNV-Angebotes infolge einer engeren Taktung bzw. einer schnelleren Verbindung. Das Einwohnerpotenzial beläuft sich in einem Radius von 15 Kilometern um die Stationen auf rund 206.000 Einwohner.

**Das nördliche Einzugsgebiet**

Das dritte, südliche Einzugsgebiet umfasst die Bahnhöfe der deutschen Ortschaften Veldhausen, Neuenhaus, Isterberg, Nordhorn und Bad Bentheim. Diese Standorte profitieren vor allem durch die grenzüberschreitende Verbindung in die Niederlande. Im Umkreis von 15 Kilometern um die Stationen des südlichen Erweiterungsgebietes leben ca. 227.500 Einwohner.

**Das südliche Einzugsgebiet**

### 6.1 Berufspendler

Die Einrichtung eines SPNV-Angebotes zwischen Neuenhaus und Emmen beeinflusst absehbar die grenzübergreifenden Pendlerströme. So ist davon auszugehen, dass insbesondere die in den Anrainerkommunen der Regionalbahnstrecke lebende Bevölkerung das neue Mobilitätsangebot für berufliche Fahrtzwecke nutzt. Die Bestimmung der Fahrgastpotenziale von Berufspendlern erfolgt in einem dreistufigen Schätzansatz.

**Berechnung mittels eines dreistufigen Schätzansatzes**

Zunächst werden die grenzüberschreitenden Pendler, die nur für Kreise in Deutschland bzw. COROP Regionen in den Niederlanden vorliegen, auf alle Gemeinden heruntergerechnet. Dieser Arbeitsschritt ist notwendig, um regionale Potenziale entlang der neuen Bahnstrecke bestimmen zu können.

**Stufe 1 | Pendler auf Gemeindeebene**

Da nur die Pendler insgesamt bekannt sind und nicht die regionale Verflechtung zwischen Gemeinden im Grenzraum, wird die Verflechtung im zweiten Arbeitsschritt mit Hilfe eines Gravitationsmodells geschätzt. Das Gravitationsmodell unterstellt dabei, dass die Verflechtung zwischen Gemeinden von der Größe bzw. Attraktivität der Standorte und der Entfernung abhängt.

**Stufe 2 | Einsatz eines Gravitationsmodells**

Im letzten Schritt werden die berechneten Pendlerpotenziale auf das unmittelbare Umfeld der Haltestellen entlang der Bahnstrecke bezogen und unter Verwendung von bekannten Anteilen von SPNV-Nutzern (Modal Split) in Fahrgäste umgerechnet.

**Stufe 3 |  
Pendlerpotenziale  
entlang der Strecke**

Im vorliegenden Modell werden die Tagespendler, d.h. Pendler aus der Region berücksichtigt, die die Regionalbahnlinie an Werktagen zweimal täglich nutzen. Es handelt sich dabei um Beschäftigte, die im näheren Umfeld der relevanten Regionalbahnlinie Bad Bentheim – Neuenhaus – Emmen leben und arbeiten. Da davon ausgegangen wird, dass die Verlängerung des SPNV von Neuenhaus nach Emmen auch für die Berufspendler im südlichen Erweiterungsgebiet (Bad Bentheim via Nordhorn nach Neuenhaus) relevant ist, werden die entsprechenden Stationen ebenfalls im Ansatz berücksichtigt. Die Fernpendler, welche die Regionalbahn in der Regel ein bis zweimal wöchentlich zum Transit nutzen, werden aufgrund des voraussichtlich geringen Potenzials nicht berücksichtigt.

**Zielgruppe und  
Einzugsgebiet**

Zur Berechnung der Pendlerpotenziale werden die auf NUTS-3 Ebene vorliegenden Pendlerdaten auf die Gemeindeebene disaggregiert. Dazu wird das Bevölkerungspotenzial der relevanten Gemeinden<sup>10</sup> berechnet und in einem folgenden Rechenschritt quadriert. Das Quadrieren gewährleistet, dass Gemeinden mit einer größeren Bevölkerungszahl, welche in der Regel eine höhere Bedeutung als Arbeitsmarktstandort aufweisen, ein entsprechend größeres Gewicht erhalten. Anschließend wird der Bevölkerungsanteil jeder Gemeinde an der Summe der NUTS3-Region ermittelt. Die vorliegenden Daten zu den Pendlern im Grenzgebiet können basierend auf diesen Werten den Gemeinden zugeschlüsselt werden.

**Vorgehen zur  
Berechnung der  
Pendlerpotenziale  
auf Gemeindeebene**

Für das Gravitationsmodell werden folgende Annahmen getroffen: Es werden nur Gemeindepaare (Herkunfts- und Zielort) mit einer Distanz von weniger als 75 Kilometer in die Berechnungen einbezogen, da davon ausgegangen wird, dass die Regionalbahn im Fall einer größeren Entfernung nicht mehr für die tägliche Anfahrt zum Arbeitsplatz genutzt wird. Weiterhin werden nur grenzübergreifende Gemeindepaare zwischen NL-DE und DE-NL betrachtet, da diese Verbindungen für den Teilabschnitt Neuenhaus – Emmen relevant sind. Für die Herkunftsgemeinden wird ein Radius von 10 Kilometern um die Stationen angenommen, da es sich hierbei um eine tolerierbare Entfernung zur Bahnstation handelt, die ggf. auch noch mit dem Rad oder Pedelec absolviert wird. Die Zielgemeinde muss weiterhin über einen Bahnhof verfügen, da angenommen wird, dass nach der Ankunft mit dem Zug nicht mehr über große Distanzen weitergereist wird.

**Zugrunde liegende  
Annahmen**

Die Berechnungen ergeben ein Potenzial von 343 Beschäftigten, die von den Niederlanden nach Deutschland pendeln und 865 Personen die in der Gegenrichtung von Deutschland in die Niederlande einpendeln. Insgesamt ergibt dies eine Summe von 1.207 grenzüberschreitenden Berufspendlern im Einzugsgebiet der für die Regionalbahn relevanten Stationen.

**1.207 Berufspendler  
im Grenzgebiet**

Da nicht davon auszugehen ist, dass alle Pendler gleichermaßen den öffentlichen Verkehr nutzen, werden die ermittelten Werte unter Berücksichtigung des Modal Split spezifiziert. Grundsätzlich liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs (SPNV, Straßenbahnen, Busse etc.) in Deutschland bei durchschnittlich 16 Prozent (vgl. MiD 2008, S. 21). Zur Ermittlung der Pendler, die die Regionalbahn nutzen, sollte jedoch zwischen ÖSPV (Straßenbahnen und Busse) und Schienenverkehr, d.h. Eisenbahnen und S-

**Berücksichtigung  
des Modal Split**

<sup>10</sup> Die in einem Umkreis von 10 Kilometern lebende Bevölkerung aller Gemeinden mit Stationen entlang der Regionalbahnlinie Bad Bentheim- Neuenhaus – Emmen.

Bahnen differenziert werden. Die Europäische Kommission weist in ihrer Statistik für das Jahr 2013 und die EU 28 für den Schienenpersonenverkehr von 6,6 Prozent am Modal Split aus. In Deutschland und den Niederlanden ist die Bedeutung des Schienenpersonenverkehrs mit 8,4 Prozent (DE) und 10 Prozent (NL) nochmals deutlich größer (vgl. Eurostat 2015). Da infolge der Annahmen zum Einzugsgebiet und der Zielgruppe davon auszugehen ist, dass das SPNV-Angebot für die Pendler eine sehr attraktive Option darstellt, wird in den weiteren Berechnungen ein Wert von 15 Prozent für den Modal Split angenommen.

Die Berechnungen ergeben ein Potenzial von 181 grenzüberschreitenden Berufspendlern aus der Region entlang der Regionalbahn, die den SPNV an Wochentagen zweimal täglich nutzen.

**181 Berufspendler für die Regionalbahn**

Zusätzliche Investition, wie beispielsweise der Ausbau von weiteren Stationen oder eine engere Taktung können sich, wie anhand der Referenzbeispiele gezeigt wurde, positiv auf die Frequenz der Verbindung auswirken (vgl. Kap 5.). Davon ausgehend werden im Weiteren in fünf Szenarien mögliche Zuwächse des grenzüberschreitenden Pendleraufkommens infolge von Investitionen berechnet (vgl. Tabelle 4).

**Szenarien für relative Zuwächse**

**Tab. 4: Schätzungen der grenzüberschreitenden Berufspendler – 5 Szenarien**

| Szenarien für den relativen Zuwachs | Grenzüberschreitendes Pendleraufkommen | Pendleraufkommen SPNV Modal Split 15% |
|-------------------------------------|--|---------------------------------------|
| <b>A   10%</b>                      | 121                                    | 18                                    |
| <b>B   25%</b>                      | 302                                    | 45                                    |
| <b>C   50%</b>                      | 604                                    | 91                                    |
| <b>D   75%</b>                      | 905                                    | 136                                   |
| <b>E   100%</b>                     | 1.207                                  | 181                                   |

Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH  
Berechnungen Reichsuniversität Groningen (RUG)

## 6.2 Bildungspendler

Neben den Berufspendlern stellen die Bildungspendler – also diejenigen, die auf Grund einer Aus-, Fort oder Weiterbildung pendeln – eine entscheidende Zielgruppe des öffentlichen Personennahverkehrs dar. Vor allem in ländlichen Regionen werden durch diese entscheidende Beförderungsmengen und oft wichtige Einnahmen generiert (vgl. BBSR 2007). In die Abschätzung der Fahrgastzahlen werden die Schüler/innen der Berufsbildenden Schulen sowie die Studierenden – sowohl an der Hochschule Emmen (als einzige Hochschule im Untersuchungsraum) als auch mit Herkunft aus dem Untersuchungsraum (Heimatwohnsitz) – einbezogen.

**Bildungspendler als wichtige Zielgruppe**

- Bei den **Schüler/innen der Berufsbildenden Schulen** wird davon ausgegangen, dass aufgrund der unterschiedlichen nationalen Schul- und Ausbildungssysteme

**Berufsbildende Schulen**

me kein nennenswertes grenzüberschreitendes Pendleraufkommen zu erwarten ist. Da auf niederländischer Seite bereits eine Verbindung besteht, die durch eine engere Taktung qualitativ aufgewertet würde, werden nur die Schüler/innen auf der deutschen Seite in die Berechnung der Fahrgastpotenziale einbezogen. So beschränkt sich die Abschätzung der Fahrgastpotenziale auf die Schüler/innen aus dem Umfeld der neuen Haltepunkte in der Niedergrafschaft (Kernregion).

- **Schüler/innen an Allgemeinbildenden Schulen** werden nicht berücksichtigt, da das Standortnetz im Untersuchungsraum sehr dicht ist. So sind z.B. in der Niedergrafschaft gymnasiale Angebote in Neuenhaus, Uelsen und Emlichheim vorhanden. Eine Nutzung der Regionalbahn dürfte für die Schüler/innen aufgrund des wohnortnahen Schulangebots in aller Regel nicht infrage kommen. Für die niederländische Seite wird analog zu den Schüler/innen der Berufsbildenden Schulen auf die bereits bestehende Verbindung verwiesen.
- Für die Ermittlung der Fahrgastpotenziale der **Studierenden am Standort Emmen** werden die Studierenden aus Deutschland herangezogen, für die mit der Regionalbahn eine Erstanbindung im ÖPNV erfolgen würde. Die bestehende Verbindung auf der niederländischen Seite, das nördliche Einzugsgebiet, würde qualitativ aufgewertet, für die Abschätzung der Fahrgastzahlen bleibt dieser Streckenabschnitt jedoch unberücksichtigt. Die Ermittlung der Fahrgastpotenziale nimmt daher Bezug auf Studierende aus der Kernregion des Untersuchungsraums (im Umfeld der neuen Haltepunkte) wie auch aus dem südlichen Einzugsgebiet der deutschen Seite.
- Die Berechnung der Fahrgastpotenziale aus den **Studierenden aus dem Untersuchungsraum** stützt sich auf die Studierenden aus der Niedergrafschaft (aus dem Umfeld der neuen Haltepunkte) an den umliegenden deutschen Hochschulen in Lingen, Osnabrück und Münster <sup>11</sup>. Analog zu den Studierenden am Studienort Emmen werden die Potenziale der Studierenden mit Wohnsitz auf der niederländischen Seite des Untersuchungsraums aufgrund der bereits bestehenden Verbindung nach Emmen nicht in die Quantifizierung der Fahrgastpotenziale einbezogen. Die Zahl der niederländischen Studierenden an deutschen Hochschulen ist – anders als die Zahl der deutschen Studierenden an niederländischen Hochschulen – äußerst gering und daher für die Abschätzung der Fahrgastzahlen zu vernachlässigen <sup>12</sup>.

**Allgemeinbildende Schulen nicht einbezogen**

**Studierende in Emmen**

**Studierende aus dem Untersuchungsraum**

### 6.2.1 Schüler/innen an den Berufsbildenden Schulen

Rund 5.000 Schüler/innen besuchen derzeit die fünf Berufsbildenden Schulen (BBS) in der Grafschaft Bentheim. Neben den drei öffentlichen Berufsbildenden Schulen des Landkreises in Nordhorn ergänzen zwei Berufsfachschulen in freier Trägerschaft <sup>13</sup> das Angebot. Langfristig haben die Berufsbildenden Schulen einen deutlichen Anstieg der Schülerzahlen verzeichnen können, wenngleich seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts

**5.000 Schüler/innen an den BBS in der Grafschaft**

<sup>11</sup> Für diese Hochschulstandorte wird aufgrund der vergleichsweise geringen Entfernung angenommen, dass das tägliche Pendeln eine Alternative zum Umzug an die Studienort darstellt. Grundsätzlich trifft dies auch für den Studienort Emmen in den Niederlanden zu, für den aufgrund der abweichenden Datenlage jedoch eine separate Abschätzung vorgenommen werden muss.

<sup>12</sup> Im Jahr 2014 standen den rund 23.000 deutschen Studierenden in den Niederlanden rund 900 niederländische Studierende an deutschen Hochschulen (bundesweit) gegenüber.

<sup>13</sup> Berufsfachschule Altenpflege des Ev. Krankenhausvereins in Nordhorn und Berufsfachschule für Ergotherapie in Bad Bentheim

eine Stagnation zu erkennen ist. Gut die Hälfte aller Schüler/innen entfallen auf die Vollzeitberufsschulen (Berufseinstiegsschule, Berufsfachschule, Fachoberschule oder Berufliches Gymnasium). Die übrigen Schüler/innen besuchen im Rahmen einer betrieblichen Berufsausbildung ein- bis zweimal pro Woche die Teilzeit-Berufsschule.

Als potenzielle Fahrgäste für die Regionalbahn kommen Schüler/innen mit Wohnsitz im Umfeld der neuen Haltepunkte Emlichheim und Hoogstede infrage, die die Berufsbildenden Schulen in Nordhorn und Bad Bentheim besuchen<sup>14</sup>. Da in der amtlichen Schulstatistik keine Informationen zum Wohnort vorliegen, müssen hier bestimmte Annahmen getroffen werden:

- Es wird angenommen, dass der Anteil der BBS-Schüler/innen an der altersgleichen Bevölkerung<sup>15</sup> innerhalb des Landkreises nicht variiert. Die Zahl der BBS-Schüler/innen in der Samtgemeinde Emlichheim wird proportional zu den Jugendlichen und jungen Erwachsenen der relevanten Altersgruppe auf rund 580 geschätzt.
- Weiter wird davon ausgegangen, dass die Regionalbahn als Verkehrsmittel für die Fahrt zur Berufsschule nur dann infrage kommt, wenn der Bahnhof nicht zu weit vom Wohnort entfernt ist. Es werden daher nur die Schüler/innen mit Wohnort innerhalb eines Radius von 5 km um die Station berücksichtigt. Da für diesen Umkreis nur die Bevölkerungszahl insgesamt vorliegt erfolgt wiederum eine Schätzung mit der Annahme, dass der Anteil der Jugendlichen und jungen Erwachsenen an der Bevölkerung innerhalb der Samtgemeinde keine größeren Abweichungen aufweist. Demnach dürften rund 500 BBS-Schüler/innen im Umfeld der Haltepunkte leben.
- Der Anteil der ÖPNV-Nutzung wird mit 80 Prozent bei den Schüler/innen an den Vollzeitschularten und 50 Prozent bei den Teilzeit-Berufsschülern veranschlagt. Die niedrigere veranschlagte Nutzungsquote der Teilzeit-Berufsschüler fußt darauf, dass diese im Durchschnitt älter sind und mit der Ausbildungsvergütung bereits über ein erstes eigenes Einkommen verfügen, was den Besitz und die Nutzung eines eigenen Pkw wahrscheinlicher macht. Auf der anderen Seite kommt die Nutzung von Zeitkarten, die die Attraktivität des SPNV steigert, v.a. für die täglich pendelnden Vollzeit-Schüler/innen in Betracht. Demnach dürfte sich die Zahl der potenziellen SPNV-Nutzer auf rund 330 BBS-Schüler/innen belaufen.
- Während davon auszugehen ist, dass die Schüler/innen der Vollzeitschularten täglich als Fahrgäste auftreten, sind die Teilzeit-Berufsschüler/innen nur an ein bis zwei Tagen pro Woche in der Berufsschule<sup>16</sup>. Für die Berechnung der täglichen Fahrgäste wird bei einer Ausbildungsdauer von durchschnittlich drei Jahren von zwei Berufsschultagen im ersten Ausbildungsjahr und jeweils einem

**Abschätzung der potenziellen Fahrgäste**

**580 BBS-Schüler/innen aus der SG Emlichheim**

**500 BBS-Schüler/innen im Umfeld der Haltepunkte**

**Rund 330 BBS-Schüler/innen mit SPNV-Nutzung**

**Wochentäglich rund 240 Fahrgäste**

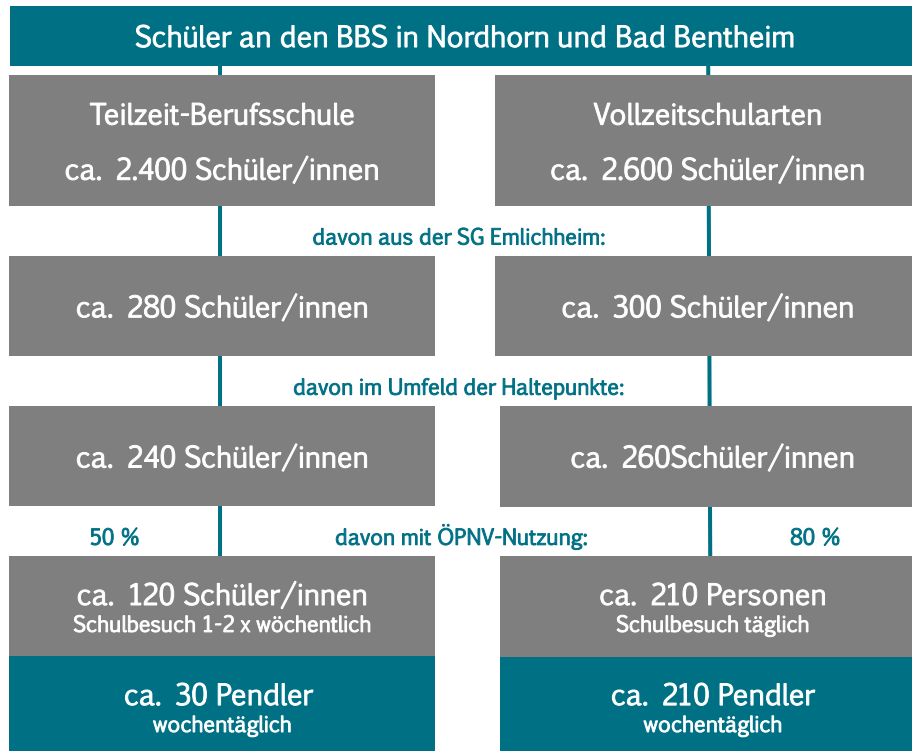
<sup>14</sup> Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass Schüler/innen aus dem Umfeld der neuen Haltepunkte eine BBS außerhalb des Kreisgebiets besuchen und dabei die Regionalbahn nutzen. Infrage kommen würde aufgrund der räumlichen Nähe und guten Anbindung insbesondere das Berufskolleg und die Kaufmännische Schule in Rheine. Allerdings handelt es sich hierbei vorwiegend um Schüler/innen aus der Obergrafschaft (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011). Mit Blick auf die Niedergrafschaft dürfte die Bedeutung des Schulbesuchs in Rheine quantitativ zu vernachlässigen sein.

<sup>15</sup> Als Bezugsgruppe der altersgleichen Bevölkerung werden für die Vollzeitschularten die Jugendlichen zwischen 15 und unter 20 Jahren festgelegt, für die Teilzeit-Berufsschulen die werden die 15- bis unter 25-Jährigen herangezogen.

<sup>16</sup> Ggf. kann die Regionalbahn an den übrigen Tagen zum Erreichen der Ausbildungsstelle genutzt werden. Das Aufsuchen der betrieblichen Ausbildungsstelle wird durch die Berechnungen zu den Berufspendlern mit abgedeckt.

Berufsschultag im zweiten und dritten Ausbildungsjahr ausgegangen. Daraus ergibt sich ein wochentägliches Fahrgastpotenzial von 240 BBS-Schüler/innen.

**Abb. 14:** Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch Schüler/innen an den Berufsbildenden Schulen



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

## 6.2.2 Studierende aus dem Untersuchungsraum in Emmen

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es nur eine Hochschule, und zwar einen Standort Stenden Hogeschool in Emmen<sup>17</sup>. Wie oben skizziert werden für die Abschätzung der Fahrgastpotenziale nur die deutschen Studierenden, die von ihrem Heimatwohnsitz im Untersuchungsraum zum Studienort pendeln, herangezogen. Von den 1750 Studierenden in Emmen sind rund 200 Deutsche<sup>18</sup>. Außer der Nationalität sind keine Informationen zur Herkunft oder zum aktuellen Wohnort der Studierenden verfügbar, so dass wiederum eine Reihe von Annahmen getroffen werden muss:

- Da es sich bei der Stenden Hochschule in Emmen um einen kleinen Hochschulstandort ohne überregionale Alleinstellungsmerkmale im Studienangebot handelt, wird davon ausgegangen dass der überwiegende Teil der deutschen Studierenden aus dem grenznahen Umland stammt. Neben der Grafschaft dürfte dabei ein großer Anteil auf das bevölkerungsstärkere Emsland als Herkunftsregion zurückgehen. Vor diesem Hintergrund wird angenommen, dass ca. 80 Studierende am Standort Emmen aus der Grafschaft stammen (Kernregion des Untersuchungsraums zzgl. südliches Einzugsgebiet im deutschen Umland).
- Aufgrund der unterstellten Nähe zum Wohnort wird davon ausgegangen, dass ein großer Teil der Studierenden ihren Heimatwohnsitz beibehalten und zum Studienort Emmen pendeln. Für die weiteren Berechnungen wird hierbei von rund 60 Studierenden ausgegangen.
- Mit einer neuen SPNV-Verbindung zwischen Neuenhaus und Emmen dürfte für die Studierenden ein attraktives Verkehrsangebot entstehen, so dass von einem hohen Nutzungsanteil auszugehen ist. Ggf. kann das Angebot eines entsprechenden Semester-Tickets einen zusätzlichen Anreiz darstellen. Hier wird davon ausgegangen, dass rund 50 Studierende den SPNV zum Pendeln zwischen der Grafschaft und dem Hochschulstandort Emmen nutzen werden.
- Die individuellere Gestaltung von Stundenplänen sowie Praxis- und Selbststudiumszeiten tragen dazu bei, dass Hochschulen nicht mit derselben Regelmäßigkeit aufgesucht werden wie Allgemeinbildende oder Berufsbildende Schulen. Es wird hier davon ausgegangen, dass die Pendler durchschnittlich dreimal pro Woche am Studienort präsent sind. Daraus ergibt sich ein Potenzial von ca. 30 Fahrgästen pro Wochentag.

**Rund 200 deutsche Studierende in Emmen**

**Ca. 80 Studierende in Emmen aus der Grafschaft ...**

**... darunter ca. 60 Pendler**

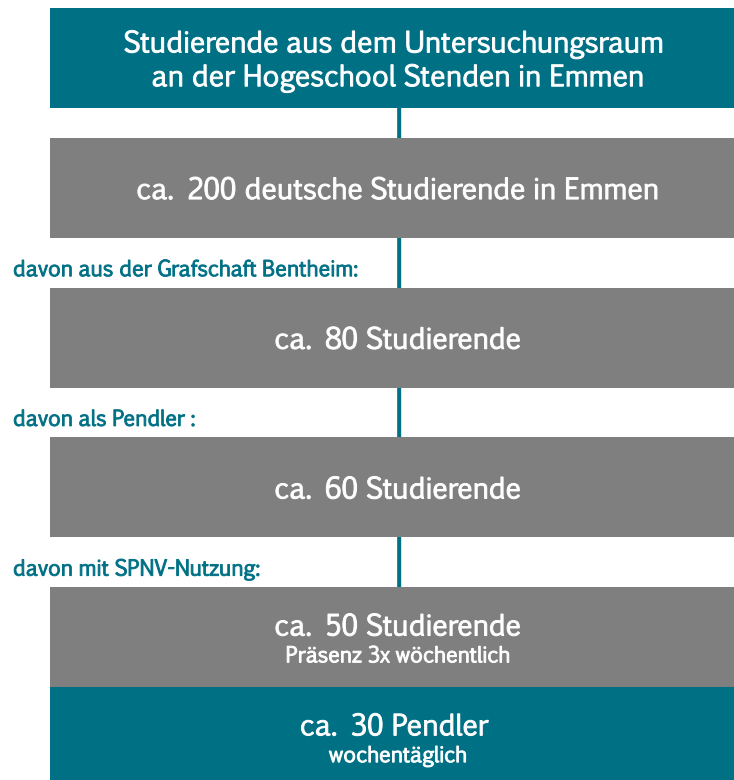
**Etwa 50 Studierende mit SPNV-Nutzung**

**Rund 30 Fahrgäste pro Tag (wochentags)**

<sup>17</sup> Weitere Standorte der Stenden Hogeschool mit insgesamt sind Leeuwarden und Meppel in den Niederlanden. Hinzu kommen Standorte auf Bali sowie in Südafrika, Katar und Thailand.

<sup>18</sup> Auskunft der Hogeschool Stenden, Grenz Centrum / trans-border cooperation

**Abb. 15:** Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch Studierende aus dem Untersuchungsraum an der Hogeschool Stenden in Emmen



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

### 6.2.3 Studierende aus dem Untersuchungsraum an den Hochschulen in Lingen, Osnabrück und Münster

Als Basis für die Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch Studierende aus dem Untersuchungsraum an den Hochschulen in Lingen, Osnabrück und Münster dienen Daten zur Herkunft der Studienanfänger aus der amtlichen Hochschulstatistik<sup>19</sup>. Aus der Grafschaft Bentheim haben im Wintersemester 2012/13<sup>20</sup> knapp 200 junge Menschen ein Studium an einer der umliegenden Hochschulen in Lingen, Osnabrück oder Münster aufgenommen.

- Die Zahl der Studienanfänger wird in einem nächsten Schritt auf den Bestand der Studierenden hochgerechnet. Bei einer durchschnittlichen Studiendauer von vier Jahren und einer angenommenen pauschalen Abbruchwahrscheinlichkeit von 25 Prozent (über die gesamte Studiendauer) wird von rund 550 Studierenden aus der Grafschaft Bentheim an die umliegenden Hochschulen ausgegangen.

**200 Studienanfänger aus der Grafschaft an den umliegenden Hochschulen ...**

**... ergeben hochgerechnet rund 550 Studierende**

<sup>19</sup> Studienanfänger nach Landeskreis des Erwerbs der Hochschulzugangsberechtigung; Sonderauswertung aus der Hochschulstatistik, Stand Wintersemester 2012/13, Statistisches Bundesamt.

<sup>20</sup> Aktuellster vorliegender Datenstand



- Abhängig von der Entfernung und der Attraktivität des Hochschulstandorts werden unterschiedliche Anteile von Pendlern angenommen. Dabei erhöht die Nähe zum Heimatort die Pendelwahrscheinlichkeit, während die Attraktivität des Studienorts – insbesondere mit Blick auf das Freizeitangebot und das „studentische Leben“ in den großen Studentenstädten – eher dazu führt, dass ein Wohnsitz am Studienort gewählt wird anstatt zu pendeln. Übertragen auf die Zahl der Studierenden wird von insgesamt 270 pendelnden Studierenden in der gesamten Grafschaft Bentheim ausgegangen.
- Für die neue Regionalbahn relevant sind darunter vor allem diejenigen Studierenden, die durch die Haltepunkte Hoogstede und Emlichheim neu an den SPNV in Richtung Lingen, Osnabrück oder Münster angebunden werden. Analog zum Berechnungsverfahren für die Berufsbildenden Schulen wird hierbei eine Abschätzung anhand der altersgleichen Bevölkerung in der Samtgemeinde Emlichheim bzw. in einem weiteren Schritt auf Basis der Bevölkerung insgesamt in einem Radius um die Haltepunkte vorgenommen. Anders als bei den Schülern der Berufsbildenden Schulen wird dieser Radius um die Haltepunkte auf 15 km festgelegt. Grund für diesen weiteren Einzugsbereich sind zum einen die weiteren mit der Bahn zurückzulegenden Strecken, für die sich auch eine längere Anfahrt zum Bahnhof lohnt. Zum anderen ist die SPNV-Nutzung für Studierende durch die Ausgabe von Semestertickets besonders attraktiv. Durch die neuen Haltepunkte werden potenziell 60 pendelnde Studierende an den SPNV angeschlossen.
- Ausgehend von einer hohen Attraktivität des SPNV für die pendelnden Studierenden – beispielsweise durch entsprechende Semester-Tickets – wird analog zu den Berechnungen für die Stenden Hogeschool in Emmen davon ausgegangen, dass ein großer Teil der Studierenden die neue Regionalbahnverbindung nutzen würde. Hier wird mit rund 50 Studierenden als potenzielle Fahrgäste gerechnet.
- Da an den Hochschulen jedoch nicht von einer durchgehenden Präsenz an allen Wochentagen auszugehen ist (vgl. Studierende in Emmen), dürfte das tägliche Pendleraufkommen niedriger ausfallen. Bei drei Pendeltagen pro Woche dürfte sich durch die Studierenden an den umliegenden deutschen Hochschulen ein durchschnittliches wochentägliches Fahrgastaufkommen von 30 Personen ergeben.

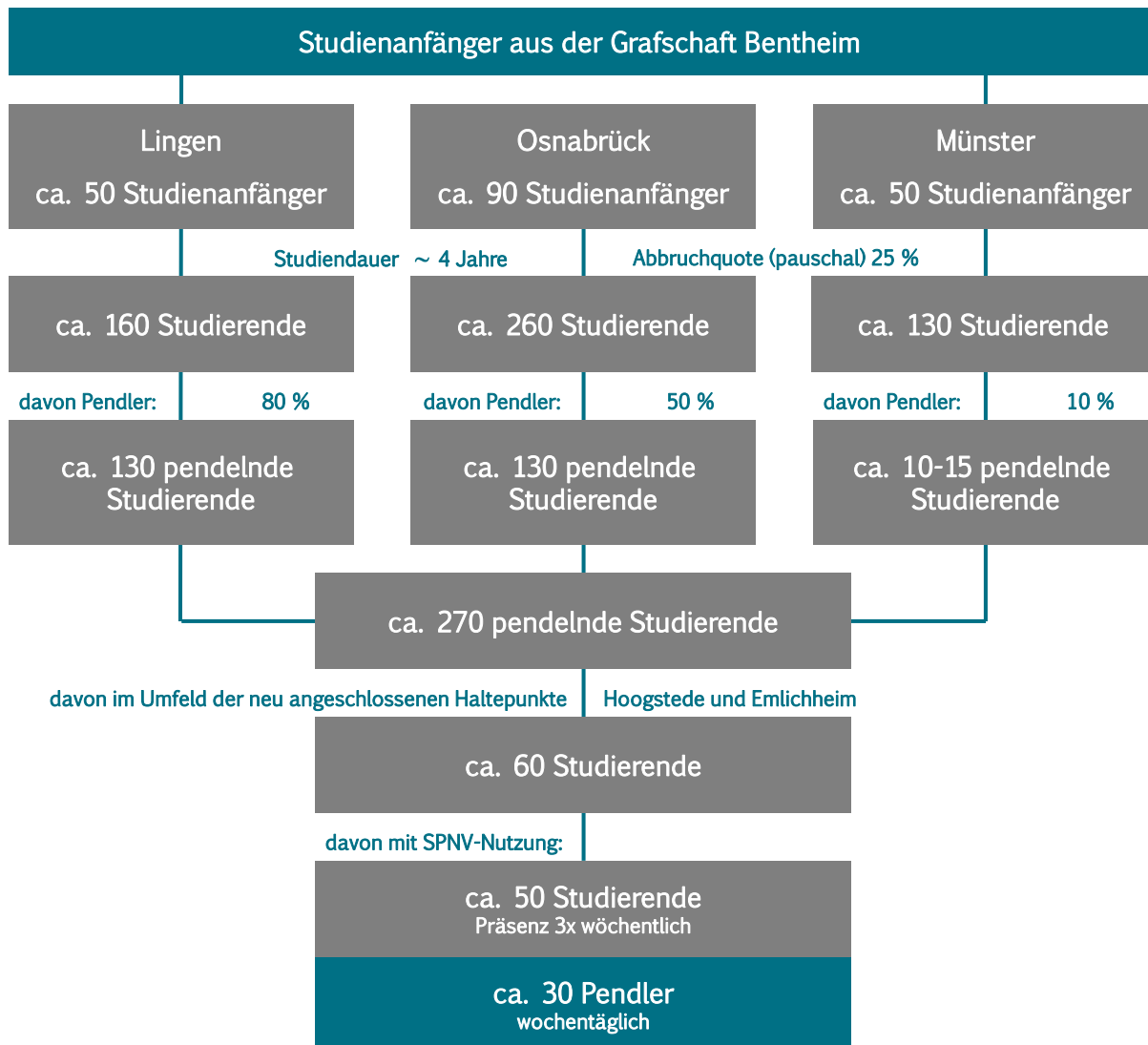
**Etwa 270 pendelnde Studierende aus der Grafschaft insgesamt**  
...

**... davon 60 aus der Kernregion des Untersuchungsgebiets**

**Ca. 50 Studierende mit SPNV-Nutzung**

**Wochentägliches Fahrgastpotenzial: 30 Personen**

**Abb. 16:** Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch Studierende aus dem Untersuchungsraum an den Hochschulen in Lingen, Osnabrück und Münster



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

## 6.3 Touristen

Bei der Abschätzung der touristischen Fahrten werden sowohl die An- und Abreisen von Feriengästen und Kurzurlauber als auch Tagesreisende aus der Region in den Blick genommen.

**Übernachtungsgäste und Tagesreisende**

### 6.3.1 Feriengäste und Kurzurlauber mit Übernachtungen

Als Feriengäste und Kurzurlauber werden Übernachtungsgäste in gewerblichen Übernachtungsbetrieben, in der Privatvermietung (Ferienwohnungen, kleine Pensionen etc.) sowie private Übernachtungen bei Verwandten oder Bekannten (so genannter „Sofatourismus“) in die Berechnungen einbezogen. Campinggäste bleiben unberücksichtigt, weil die Anreise mit der Bahn bei diesem Reisetyp ausgesprochen unüblich ist.

**Gewerbliche und private Vermietung sowie „Sofatourismus“**

Dabei ist eine Abschätzung nach der Herkunftsregion nötig, da die geplante SPNV-Strecke zwischen Neuenhaus und Emmen nicht für alle Anreiserichtungen relevant ist. Folgende Gästeströme werden in die Berechnungen aufgenommen:

**Relevante Herkunftsregionen**

- Reisen aus den Niederlanden nach Deutschland – d.h. in die Grafschaft Bentheim, Richtung Osnabrücker Land und Münsterland; alle anderen Ziele dürften über den Fernverkehr bzw. andere Verbindungen angefahren werden
- Reisen aus Deutschland nach Drenthe; alle anderen Ziele dürften über den Fernverkehr bzw. andere Verbindungen angefahren werden

Dagegen werden die nachfolgenden Reiserichtungen nicht berücksichtigt:

**Herkunftsregionen ohne Verbesserung des Anschlusses**

- Reisen innerhalb der Niederlande, weil das dort bestehende Netz unverändert bleibt und nur auf dem Streckenabschnitt Coevorden – Emmen eine qualitative Verbesserung durch eine engere Taktung erreicht wird.
- Reisen aus Deutschland in die Grafschaft werden ebenfalls nicht berücksichtigt, da die mit Abstand übernachtungsstärksten Ziele Bad Bentheim und Nordhorn bereits angeschlossen sind bzw. mit der aktuellen Reaktivierung des vorgelagerten Streckenabschnitts angeschlossen werden.

Die Ermittlung der Fahrgastpotenziale, die durch Feriengäste und Kurzurlauber entstehen, konzentriert sich auf die An- und Abreisewege. Eventuelle Wege, die während des Aufenthalts innerhalb der Region zurückgelegt werden müssen aufgrund fehlender Datengrundlagen ausgeklammert werden.

**An- und Abreisewege**

Als Ausgangsbasis für die Abschätzung des Fahrgastaufkommens durch Übernachtungsgäste werden in einem ersten Strang die gewerblichen Übernachtungen aus den amtlichen Statistiken zum Reiseverkehr herangezogen. In Drenthe werden in den letzten Jahren <sup>21</sup> durchschnittlich 11.000 Ankünfte und 18.000 Übernachtungen deutscher Gäste erfasst <sup>22</sup>. Auf deutscher Seite weist die Beherbergungsstatistik für den Reiseverkehr für die Regionen Grafschaft Bentheim, Osnabrücker Land (einschl. Stadt Osnab-

**Gewerblicher Reiseverkehr: Pro Jahr rund 133.000 Ankünfte**

<sup>21</sup> Mittelwert der Jahre 2012 bis 2014

<sup>22</sup> Quelle: Statistics Netherlands, The Hague/Heerlen

rück) und Münsterland (Stadt Münster und Kreis Steinfurt) insgesamt 122.000 Ankünfte und 426.000 Übernachtungen aus <sup>23</sup>.

- Aus den gewerblichen Übernachtungen werden die Ankünfte in Kleinbetrieben und bei Privatvermietern abgeschätzt. Die für Niedersachsen ermittelten Faktoren (TMN 2010) werden dabei auf die benachbarte Provinz Drenthe übertragen: Es wird ein Verhältnis der gewerblichen zu den privaten Übernachtungen von 2,5 : 1 angesetzt und über die mittlere Aufenthaltsdauer von 7-8 Nächten die Zahl der Ankünfte errechnet. Somit ergeben sich in Drenthe zusätzliche knapp 1.000 Ankünfte deutscher Gäste, in der auf deutscher Seite untersuchten Region sind es weitere rund 23.000 Ankünfte niederländischer Gäste.
- Für Drenthe wird weiter davon ausgegangen, dass der überwiegende Teil der deutschen Gäste aus einer Richtung anreist, bei der sich eine Nutzung der Regionalbahnlinie als sinnvolle Option anbietet, ggf. auch mit Umstieg beispielsweise in Bad Bentheim. Bei der Anreise in die deutschen Untersuchungsgebiete wird eine nur geringere Bedeutung der Regionalbahn unterstellt, da die Zielregion weiter gefasst ist und diverse Alternativen zur Verfügung stehen, z.B. auch im Bahnfernverkehr. Insgesamt ergeben sich mit Blick auf die Herkunftsrichtung knapp 11.000 relevante Anreisen nach Drenthe und gut 36.000 relevante Anreisen in die deutsche Untersuchungsregion.

**Rund 24.000  
Ankünfte in  
Kleinbetrieben und  
Privatquartieren**

**Etwa 47.000 Anreisen  
aus für die  
Regionalbahn  
relevanten  
Richtungen**

Parallel wird in einem zweiten Berechnungsstrang das Fahrgastpotenzial aus dem so genannten „Sofatourismus“, der im Wesentlichen private Besuche von Verwandten und Bekannten umfasst, ermittelt. Da diese nicht statistisch zu erfassen sind, wird an hier auf Ergebnisse repräsentativer Studien zurückgegriffen. Als Ausgangsbasis für die Berechnungen dienen die Haushalte in der Untersuchungsregion als potenzielle Gastgeber.

**„Sofatourismus“:  
private Besuche von  
Verwandten und  
Bekannten**

- Für die Grafschaft Bentheim wurde ein Wert von jährlich 650.000 Übernachtungen (vgl. Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) 2013) im Sofatourismus ermittelt – bezogen auf die Haushalte bedeutet dies rund 10 Übernachtungen pro Haushalt und Jahr. Dieser Wert bewegt sich in einer Größenordnung, die auch für andere Regionen genannt ist und wird daher für die Abschätzung als allgemeiner Wert für die gesamte Untersuchungsregion herangezogen.
- Bei einer durchschnittlichen Verweildauer von 2 Nächten (Hollmann 2010), die ebenfalls für die Untersuchungsregion übernommen wird, ergeben sich in Drenthe etwa 823.000 Ankünfte, auf deutscher Seite sind es in dem deutlich größeren Teil der Untersuchungsregion 3,24 Mio. Ankünfte.
- Da in diesem Ansatz noch nicht von Beginn an eine Differenzierung nach Herkunftsländer erfolgt, entfallen nur relativ kleine Anteile der Ankünfte auf die jeweils für die Regionalbahn relevanten Herkunftsregionen. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass verwandschaftliche und freundschaftliche Beziehungen über die Grenze hinweg etwas weniger ausgeprägt sind als innerhalb der jeweiligen Staaten, was ebenfalls für die Annahme eines vergleichsweise niedrigen Faktors spricht. Hier werden für die weiteren Berechnungen in Drenthe 123.500 und auf deutscher Seite 324.000 relevante Ankünfte zugrunde gelegt. In dem vorliegenden Schätzmodell kommt dem „Sofatourismus“ mit Blick auf

**Rund 10 Übernachtungen pro Haushalt und Jahr**

**Etwa 4 Mio.  
Ankünfte im  
Sofatourismus**

**450.000 Anreisen aus  
für die Regionalbahn  
relevanten  
Richtungen**

<sup>23</sup> Mittelwert der Jahre 2012 bis 2014; Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN), Landesbetrieb

die Anreisen eine wesentlich höhere Bedeutung zu als den gewerblichen und privaten Vermietungen zusammen.

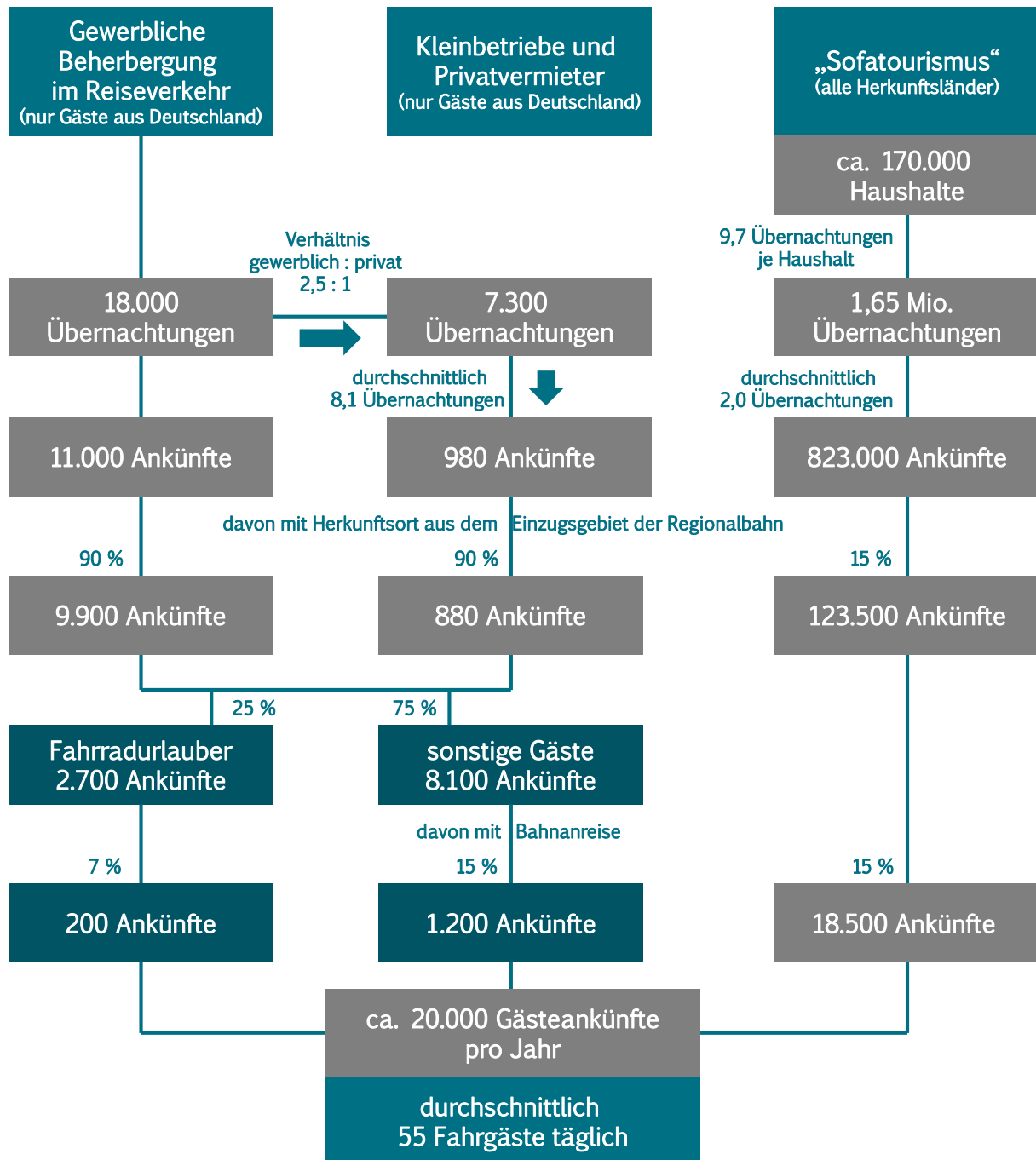
Bei der Frage nach der Wahl des Verkehrsmittels ist zu berücksichtigen, dass es sich beidseits der Grenze um Regionen handelt, die im Fahrradtourismus stark aufgestellt sind. Fahrradtouristen nutzen dabei aufgrund des Transportaufwands deutlich seltener öffentliche Verkehrsmittel für die An- und Abreise als andere Gäste (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011). Bei der Wahl der Verkehrsmittel wird daher unter den Anreisen in gewerblichen Unterkünften und Privatvermietern noch einmal nach Fahrradtouristen und übrigen Gästen differenziert. Für die Berechnungen wird ein Anteil der Fahrradtouristen auf 25 % angesetzt. Bei den Verwandten- und Bekanntenbesuchen im Sofatourismus wird dagegen davon ausgegangen, dass die Fahrradreisenden keine nennenswerte Bedeutung haben.

Insgesamt dürfte in der untersuchten Region für rund 73.000 Personen pro Jahr eine An- und Abreise (auch) auf der Regionalbahnstrecke Emmen – Neuenhaus (– Nordhorn – Bad Bentheim) infrage kommen. Pro Tag wäre so mit durchschnittlich 200 Fahrgästen zu rechnen, die sich allerdings stark auf bestimmte Jahres- und Ferienzeiten sowie auf die Wochenenden (insb. „Sofatouristen“ mit ihrer vergleichsweise kurzen Aufenthaltsdauer) konzentrieren dürften.

**Fahrradtouristen  
seltener mit ÖPNV-  
Anreise**

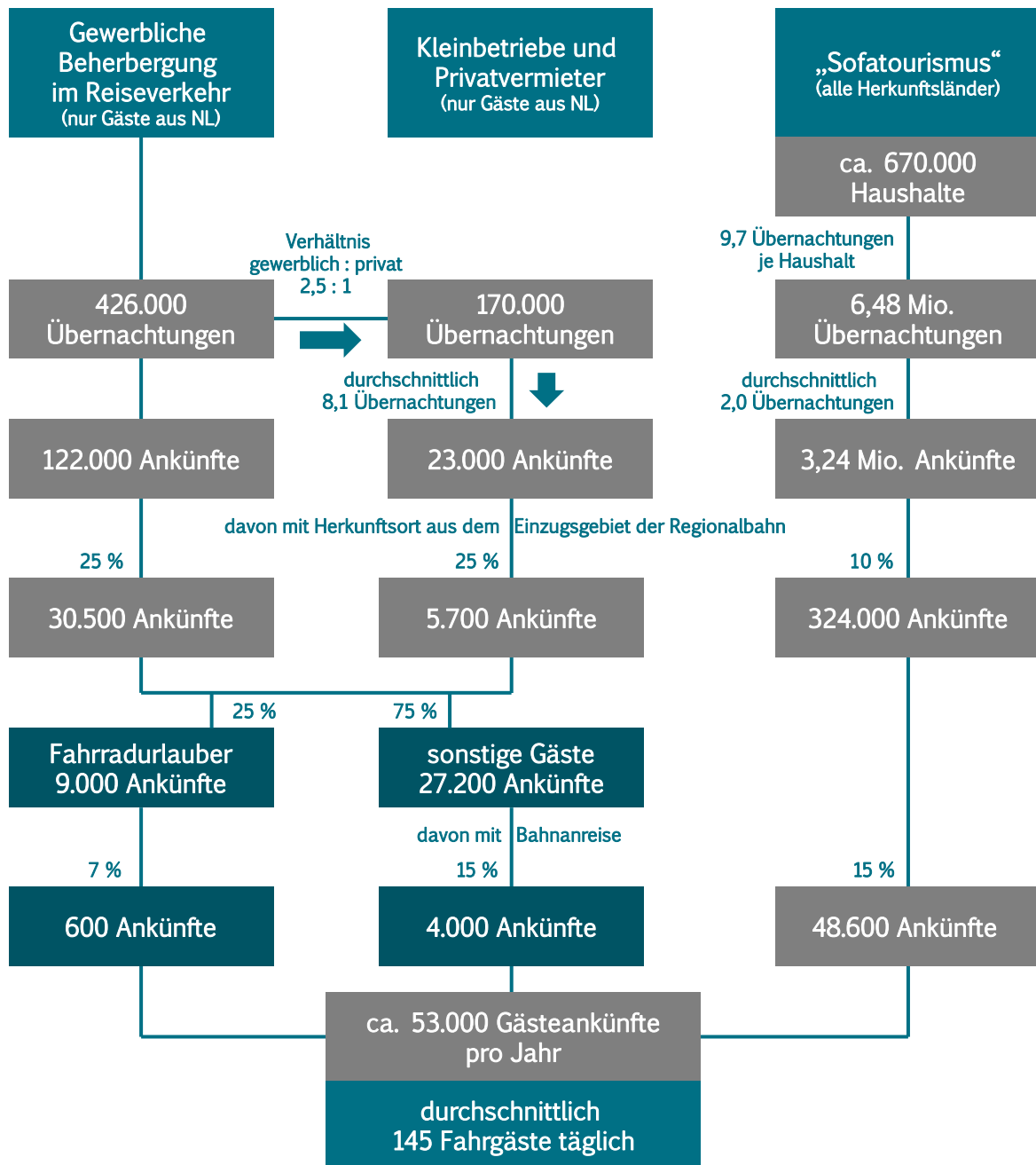
**Fahrgastpotenzial  
von etwa 200  
Personen am Tag**

**Abb. 17: Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch Übernachtungsgäste aus Deutschland in Drenthe**



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

**Abb. 18:** Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch Übernachtungsgäste aus den Niederlanden in der Grafschaft Bentheim, im Osnabrücker Land und im Münsterland



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH



### 6.3.2 Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen

Als Tagesausflug wird nach einer Definition des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (dwif) „jedes Verlassen des Wohnumfelds bezeichnet, mit dem keine Übernachtung verbunden ist und das

**Definition**  
**„Tagesausflug“**

- nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz, zur Berufsausübung vorgenommen wird,
- nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel) dient und
- nicht einer gewissen Routine oder Regelmäßigkeit unterliegt (z.B. regelmäßige Vereinsaktivitäten im Nachbarort, tägliche Krankenhausbesuche, Arztbesuche; Behördengänge, Gottesdienstbesuche). [...]“ (dwif 2013).

Somit können Tagesausflüge klar von dem in der hier vorliegenden Studie genutzten Begriff der Freizeitmobilität (vgl. Kap. 6.4) abgegrenzt werden. Da Tagesreisen in aller Regel über Befragungen erhoben werden, ist darüber hinaus das subjektive Empfinden einer Aktivität als Tagesreise ein entscheidendes Kriterium.

**Abgrenzung zur**  
**Freizeitmobilität**

Tagesgeschäftsreisen haben im Unterschied zu den Tagesausflügen kein privates, sondern ein geschäftliches Motiv. Sie umfassen „alle Ortsveränderungen zur Wahrnehmung geschäftlicher Aufgaben, die über die Gemeindegrenze, in der sich der ständige Arbeitsplatz des Betroffenen befindet, hinausführen. Hierunter fallen jedoch

**Definition „Tages-**  
**geschäftsreise“**

- nicht Fahrten zum ständigen oder wechselnden Arbeitsplatz (z.B. Montage) und
- nicht Fahrten innerhalb der Arbeitsplatzgemeinde (z.B. so genannte „Dienstgänge“).“ (dwif 2013)

Für die einzelnen untersuchten Teilräume ergeben sich aus einer Reaktivierung des SPNV sehr unterschiedliche Wirkungen. Während die Kernregion um Hoogstede und Emlichheim neu angeschlossen wird, erhält das Umland auf deutscher Seite einen Anschluss in eine neue Fahrtrichtung und das niederländische Umland neben der Anbindung an das deutsche Netz eine Qualitätsverbesserung durch engere Taktung.

**Wirkungen in den**  
**Teilräumen**

Die Bevölkerung in der Region bzw. im Umfeld der Haltepunkte stellt die Ausgangsgröße für die Berechnungen zum Fahrgastpotenzial dar. Es werden dabei die Einwohner in einem Radius von 5 km um den jeweiligen Haltepunkt berücksichtigt. Im kompletten Untersuchungsraum von Emmen bis Bad Bentheim sind das insgesamt 188.000 Einwohner. Gestützt auf die Ergebnisse einer Grundlagenuntersuchung des dwif (dwif 2013) werden folgende Annahmen zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens aus den Tagesausflügen getroffen:

**188.000 Einwohner**  
**mit neuer oder**  
**verbesserter**  
**Anbindung**

- Die Tagesreiseintensität, d.h. der Anteil der Bevölkerung, die im zurückliegenden Jahr mindestens eine Tagesreise (Tagesausflug oder Tagesgeschäftsreise) unternommen hat, liegt im Durchschnitt der Bundesrepublik Deutschland bei rund 84 %<sup>24</sup>. Für den niederländischen Teil des Untersuchungsraums wird die-

**157.000 Einwohner**  
**unternehmen**  
**Tagesreisen**

<sup>24</sup> Die ausgewiesenen Daten beziehen sich auf die Bevölkerung ab 14 Jahre. Bei Familien mit Kindern liegt die Tagesreiseintensität mit 91 % deutlich über dem Durchschnitt. Hierbei dürfte insbesondere eine Rolle spielen, dass mit Kindern häufiger Tagesausflüge unternommen werden. Allerdings unternehmen Kinder keine Tagesgeschäftsreisen, die ebenfalls in die Tagesreiseintensität eingehen. Für die nachfolgenden Berechnungen wird die mittlere Tagesreiseintensität auf alle Altersgruppen an-

ser Wert ebenfalls angewendet. Es wird davon ausgegangen, dass sich das Tagesausflugsverhalten in den benachbarten Grenzregionen nicht gravierend unterscheidet. Demnach ist davon auszugehen, dass rund 157.000 Einwohner aus dem Umfeld der Haltepunkte Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen unternehmen.

- Als Tagereisefrequenz, d.h. Anzahl der Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen innerhalb eines Jahres, wird von 30 Tagesreisen pro an Tagesreisegeschäften teilnehmender Person ausgegangen<sup>25</sup>. Daraus ergibt sich ein Potenzial von 3,9 Mio. Tagesreisen im Jahr bzw. knapp 13.000 Tagesreisen pro Tag.
- Es muss davon ausgegangen werden, dass nur für einen kleinen Teil der Tagesreisen die Nutzung des ÖPNV in Betracht kommt. Dies gilt insbesondere für ländliche Räume, so dass hier ein zusätzlicher pauschaler Abschlagsfaktor herangezogen wird. Hier wird von rund 900 Tagesreisen mit ÖPNV-Nutzung ausgegangen.
- Abschließend ist einzuberechnen, dass sich nicht der gesamte Tagesreiseverkehr im Untersuchungsraum entlang der Regionalbahntrasse orientiert. In der Kernregion des Untersuchungsgebietes entfällt aufgrund der zentralen Lage der überwiegende Teil der Tagesreisen auf die von der Regionalbahn versorgten Achsen. Im niederländischen wie auch im deutschen Umland ist dies aber nur eine von mehreren möglichen Orientierungsrichtungen. Entsprechend werden über angenommene Faktoren die jeweiligen Anteile der Wege in Richtung der Regionalbahnstrecke abgeschätzt. Damit ergibt sich aus den Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen der ansässigen Bevölkerung ein Fahrgastpotenzial von etwa 315 Personen am Tag.
- Davon werden allerdings nur rund 55 Fahrgäste über die Haltepunkte Hoogstede und Emlichheim komplett neu angebunden. Für die rund 130 potenziellen Fahrgäste aus der übrigen Grafschaft (Umland Deutschland) wird eine Verbindung in eine neue Fahrtrichtung eröffnet, die 130 potenziellen Nutzer im niederländischen Umland erhalten neben dem Anschluss an das deutsche Netz eine qualitative Verbesserung auf der bestehenden Strecke durch einen engeren Takt.

**13.000 Tagesreisen pro Tag**

**900 Tagesreisen mit ÖPNV-Nutzung**

**Fahrgastpotenzial von etwa 315 Personen am Tag ...**

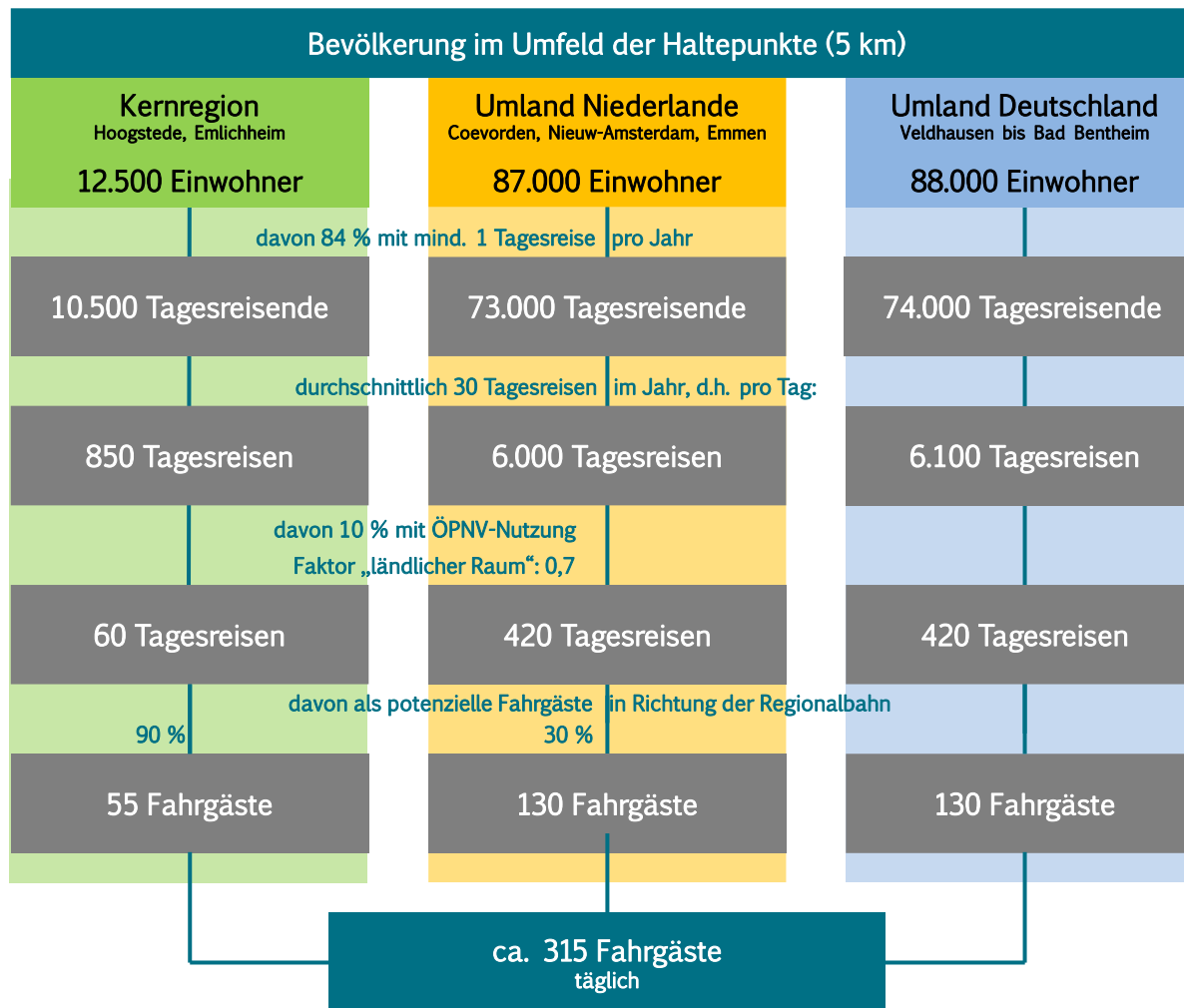
**... darunter 55 durch Neuanbindung**

---

gewendet und davon ausgegangen, dass sich die höhere Beteiligung an den Tagesausflügen der unter 14-Jährigen mit der fehlenden Teilnahme an Tagesgeschäftsreisen ausgleicht.

<sup>25</sup> Die Grundlagenstudie des dwif (dwif 2013) weist eine durchschnittliche Tagesreisefrequenz von 38 Tagesreisen im Jahr (bezogen auf die Bevölkerung über 14 Jahre) aus. Im Gegensatz zur Tagesreiseintensität weist die Tagesreisefrequenz über den Zeitverlauf sehr starke Schwankungen auf. Um die daraus resultierende Unsicherheit abzufangen, wird für die hier vorgenommene Schätzung des Fahrgastpotenzials ein konservativerer Ansatz gewählt und die durchschnittliche Tagesreisefrequenz auf 30 pro Jahr festgelegt.

**Abb. 19:** Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen der Bevölkerung im Untersuchungsraum



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

## 6.4 Freizeitmobilität

Die Freizeitmobilität umfasst nach dem hier zugrunde gelegten Ansatz Einkäufe des täglichen Bedarfs<sup>26</sup>, private Erledigungen sowie Wege zu Sport und Hobby. Aufgrund der differenzierten Wirkungen der Reaktivierung – von einem kompletten Neuanschluss in der Kernregion des Untersuchungsgebiets über den Anschluss in eine neue Fahrtrichtung für das Umland auf deutscher Seite (südliches Einzugsgebiet) bis hin zu Qualitätsverbesserungen durch engere Taktung für das niederländische Umland (nördliches Einzugsgebiet) – werden die Fahrgastpotenziale für diese drei Teilräume getrennt ausgewiesen.

- Die Ausgangsgröße für die Berechnungen zum Fahrgastpotenzial, das sich aus diesen Aktivitäten ergibt, ist die Bevölkerung im Umfeld der Haltepunkte entlang der Strecke Neuenhaus – Emmen sowie im vorgelagerten Streckenverlauf durch Nordhorn und die Obergrafschaft bis nach Bad Bentheim. Es wird dabei das Bevölkerungspotenzial in einem Radius von 5 km um den jeweiligen Haltepunkt berücksichtigt – von Emmen bis Bad Bentheim sind das insgesamt 188.000 Einwohner.
- Etwa 89 Prozent der Bevölkerung sind mobil (MiD 2008) und unternehmen Wege zur Arbeit oder in ihrer Freizeit (siehe oben). Übertragen auf den Untersuchungsraum wären das insgesamt 167.000 Personen.
- Jede mobile Person legt im Durchschnitt 3,5 Wege pro Tag zurück (MiD 2008). Bezogen auf die Untersuchungsregion ergibt sich daraus insgesamt ein Wegeaufkommen von durchschnittlich 585.000 Wegen pro Tag.
- Hier werden ausschließlich die Aktivitäten in der Freizeit nach der oben skizzierten Abgrenzung erfasst. Auf Einkäufe entfallen dabei rund 21 Prozent der Wege, auf private Erledigungen 12 Prozent sowie etwa 6 Prozent auf Sport und Hobby (MiD 2008). Insgesamt ergeben sich daraus für die Bevölkerung im Umfeld der Haltepunkte 229.000 Wege pro Tag, die der Freizeitmobilität zuzurechnen sind.
- Die Nutzung der Regionalbahn wird dabei nur für weitere Wege infrage kommen, nicht bei der Überwindung von Kurzstrecken innerhalb der Wohnge-meinde. Für die weitere Abschätzung werden daher nur die gemeindegrenzenüberschreitenden Wege herangezogen. Nach vorliegenden Studien (MiD 2008) trifft dieses Kriterium auf 15 Prozent der privaten Erledigungen und auf 5 Prozent der Wege zu Sport und Hobby zu. Einkäufe des täglichen Bedarfs werden üblicherweise in der eigenen Gemeinde getätigt und generieren daher in aller Regel kein Fahrgastaufkommen für den SPNV, so dass sie im Folgenden nicht weiter berücksichtigt werden. Somit verbleiben etwa 24.500 für die Regionalbahn relevante Wege.
- Es muss jedoch abschließend berücksichtigt werden, dass nur ein kleiner Teil dieser Wege zu Sport und Hobby oder privaten Erledigungen zurückgelegt werden (MiD 2008). Dies gilt insbesondere für ländliche Räume, so dass hier ein zusätzlicher pauschaler Abschlagsfaktor herangezogen wird (vgl. Regio-Nord, NORD/LB 2011). Somit verbleiben rund 1.400 Wege, für die eine ÖPNV-Nutzung in Betracht kommt.

**Abgrenzung  
Freizeitmobilität**

**Bevölkerungs-  
potenzial um die  
Haltepunkte:  
188.000 Einwohner**

**167.000 mobile  
Personen**

**Rund 585.000 Wege  
pro Tag ...**

**... darunter 229.000  
in der Freizeit**

**Rund 24.500 Wege  
außerhalb der  
eigenen Gemeinde**

**Geringe ÖPNV-  
Quote: Nur 1.400  
Wege kommen in  
Frage**

<sup>26</sup> Einkäufe des periodischen Bedarfs und Shopping als Freizeitaktivität werden in diesem Modell den Tagesausflügen zugerechnet.

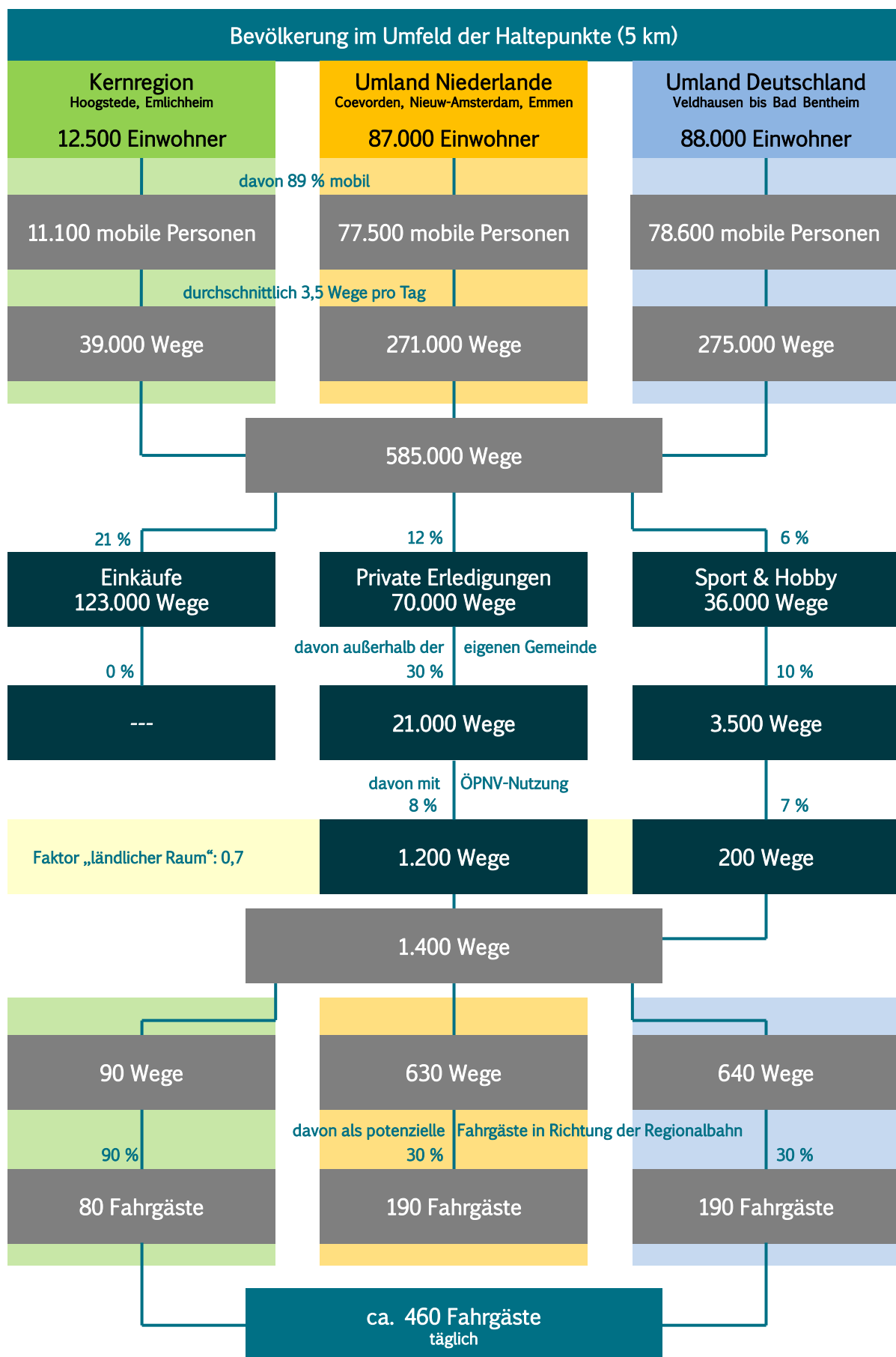
- Abschließend ist zu berücksichtigen, dass sich nicht der gesamte Freizeitverkehr im Untersuchungsraum entlang der Regionalbahntrasse orientiert. Während sich in der Kernregion des Untersuchungsgebietes aufgrund der zentralen Lage der überwiegende Teil der Freizeitmobilität entlang der von der Regionalbahn versorgten Achsen orientieren dürfte, ist dies im niederländischen wie auch im deutschen Umland nur eine von mehreren möglichen Orientierungsrichtungen. Entsprechend werden über angenommene Faktoren die jeweiligen Anteile der Wege in Richtung der Regionalbahnstrecke abgeschätzt. Damit verbleibt ein Fahrgastpotenzial von rund 460 Personen am Tag im gesamten Untersuchungsraum.
- Davon werden allerdings nur rund 80 Fahrgäste über die Haltepunkte Hoogstede und Emlichheim komplett neu angebunden. Für die rund 190 potenziellen Fahrgäste aus der übrigen Grafschaft (Umland Deutschland) wird eine Verbindung in eine neue Fahrtrichtung eröffnet, die Nutzer im niederländischen Umland erhalten neben dem Anschluss an das deutsche Netz eine qualitative Verbesserung auf der bestehenden Strecke durch einen engeren Takt.

**Fahrgastpotenzial:  
460 Personen pro Tag**

...

**... darunter 80 durch  
Neuanbindung**

**Abb. 20: Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch Freizeitmobile**



## 6.5 Zwischenfazit

In der Zusammenschau ergibt sich für eine mögliche Reaktivierung der Regionalbahnstrecke zwischen Neuenhaus und Emmen aus den verschiedenen Zielgruppen ein Fahrgastpotenzial von rund 1.500 Personen pro Tag. Dabei sind die auf den einzelnen Streckenabschnitten erzielten Effekte – von einer Neuansbindung an den SPNV in Emlichheim und Hoogstede über die Erschließung einer neuen Fahrtrichtung bis hin zu einer qualitativen Verbesserung der Anbindung durch eine engere Taktung – durchaus differenziert zu bewerten.

Der Durchschnittswert von 1.500 Fahrgästen pro Tag kann allerdings nur eine Richtgröße sein, da sich die einzelnen Fahrgastgruppen sehr unterschiedlich auf die Wochentage bzw. das Jahr verteilen. Während sich das Aufkommen der Berufs- und Bildungspendler, die zusammen rund ein Drittel des Fahrgastpotenzials stellen, stark auf die Wochentage (mit Ausnahme der Ferienzeiten) konzentriert, ballen sich die Fahrten von Touristen und Freizeitmobilen vor allem an den Wochenenden. Zusätzlich ist hierbei von einer saisonalen Komponente, bzw. in der kurzfristigen Perspektive von einer Witterungsabhängigkeit auszugehen.

Nicht zuletzt soll darauf verwiesen werden, dass die vorliegenden Abschätzungen eine Fortschreibung des Status Quo darstellen, der sich mit der Inbetriebnahme der Regionalbahnstrecke durch angebotsseitige Effekte verändern dürfte. Die verbesserte Anbindung kann beispielsweise positive Impulse für den Tourismus (und darüber steigende Gästezahlen) bringen oder auch zu einer günstigeren wirtschaftlichen Entwicklung (und damit einhergehend einem wachsenden Arbeitsplatzpotenzial) beitragen. Derartige Effekte können dafür sorgen, dass nach der Inbetriebnahme die Fahrgastzahlen mittelfristig über das erwartete Ausgangsniveau hinaus ansteigen.

**Fahrgastpotenzial:**  
durchschnittlich  
**1.500 Personen pro Tag**

**Unterschiedliche Verteilung auf über Wochentage und Jahreszeiten**

**Mittelfristige Steigerung der Fahrgastzahlen durch angebotsseitige Effekte**

Abb. 21: Gesamtbilanz



Eigene Darstellung, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH



## 7 QUALITATIVE ABSCHÄTZUNG DER REGIONALWIRTSCHAFTLICHEN EFFEKTE

---

Grundsätzlich ist eine Quantifizierung regionalwirtschaftlicher Effekte im Vorfeld einer Infrastrukturmaßnahme nicht möglich. Entsprechende Aussagen könnten erst im Rahmen einer Ex-post-Untersuchung Jahre nach einer erfolgten Anbindung getroffen werden. Doch wie bereits in Kapitel 5.2 ausgeführt, ist auch dann eine kausale Aufschlüsselung der regionalwirtschaftlichen Effekte nur bedingt möglich. Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden, aufbauend auf die vorangegangenen Ausführungen, eine qualitative Abschätzung der regionalwirtschaftlichen Effekte der Verlängerung des SPNV auf der Verbindung Neuenhaus – Emmen vorgenommen. Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der regionalen Ausgangssituation sowie der berechneten Fahrgastpotenziale und wird anhand der dargestellten Ausgangslagen und Entwicklungen der Referenzprojekte kontextuell eingebunden.

### 7.1 Verkehrliche und raumwirksame Effekte

Grundsätzlich bestehen komplexe Wechselbeziehungen zwischen Raum- und Siedlungsstruktur sowie dem Verkehrsangebot. Wie aufgezeigt, sind die Zahl und Struktur der Bevölkerung erforderlich, um die Tragfähigkeit von Verkehrsmitteln zu bestimmen und gleichzeitig bedingen die verkehrliche Erschließung und die Ausgestaltung der Verkehrssysteme wiederum die Raumstruktur. Dabei werden insbesondere mit der Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten die verkehrliche Lagegunst und die Erreichbarkeit von Orten beeinflusst.

**Wechselwirkung von Verkehr und Raum**

Zunächst wird mit der Verlängerung des schienengebundenen Personennahverkehrs von Neuenhaus über Coevorden nach Emmen eine Verbindung zwischen der Kreisstadt Bentheim und der überregional bedeutsamen Industriestadt Emmen ermöglicht. Weiterhin wird das Mittelzentrum Nordhorn nach Norden an den ebenfalls funktional bedeutsamen Standort Emmen angebunden. Die vergleichsweise gute demografische Entwicklung im Landkreis Grafschaft Bentheim und die geringe Streuung von Mittelzentren gewährleisten dabei grundsätzlich die Persistenz der bestehenden raumfunktionalen Struktur. Mit der transnationalen Verbindung der drei regionalen Zentren können zusätzliche Impulse und Synergien generiert werden, die zur Beförderung der bestehenden Beziehungen und zur Stärkung der raumwirksamen Bedeutung der Standorte beitragen.

**Anbindung an das regionale Zentrum im Norden**

Die Verlängerung der Regionalbahnstrecke trägt darüber hinaus maßgeblich zur verkehrlichen Erschließung der Niedergrafschaft bei. Derzeit weist der nördliche Teil der Grafschaft Bentheim, namentlich die Samtgemeinden Emlichheim, Uelsen und Neuenhaus mit teilweise mehr als 60 Minuten zum nächsten Oberzentrum und über 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum erhebliche Erreichbarkeitsdefizite auf. Für die Region entsteht daraus resultierend ein erkennbarer Wettbewerbsnachteil. Die Erschließung der nördlich von Neuenhaus gelegenen Standorte Veldhausen, Hoogstede und Emlichheim kommt insbesondere vor dem Hintergrund der Daseinsvorsorge und damit verbundenen Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse für die Bevölkerung hoher Stellenwert zu.

**Erschließung der Niedergrafschaft**

Im Streckenabschnitt Coevorden und Emmen besteht bereits eine Bahnverbindung. Die von der Arriva betriebene Verbindung verkehrt im 30-Minutentakt zwischen Zwolle via Coevorden nach Emmen. Die Fahrt dauert 55 Minuten. Vor dem Hintergrund der bereits sehr engen Taktung fällt die verkehrliche Wirkung der Verlängerung Neuenhaus – Emmen auf dieser Strecke eher gering aus. Gegebenenfalls ist noch eine geringfügige Steigerung der Attraktivität des SPNV-Angebotes in diesem Bereich möglich. Signifikante Verbesserungen der Fahrgastzahlen sind hingegen nicht zu erwarten.

**Qualitätssteigerung  
im Abschnitt  
Coevorden-Emmen**

Die Verlängerung zwischen Neuenhaus und Emmen ermöglicht es zusätzliche Fahrgastpotenziale auf der bereits geplanten Strecke Bad-Bentheim – Neuenhaus zu erschließen. Im übergeordneten Schienennetz kann insbesondere das Zusammenwirken mit der geplanten Dreiländerverbindung der Eurobahn (RB61) zwischen dem niederländischen Hengelo, dem niedersächsischen Bad Bentheim und dem nordrhein-westfälischen Bielefeld zu positiven Effekten auf beiden Strecken führen.

**Zusammenwirken  
im übergeordneten  
Schienennetz**

## 7.2 Wirtschaftliche Effekte

Mit der Verlängerung des schienengebundenen Personennahverkehrs auf der Strecke Neuenhaus – Emmen sind allen voran Beschäftigungseffekte bei der Bentheimer Eisenbahn AG und ihren Zulieferern zu erwarten. Weitere regionalwirtschaftliche Effekte der Infrastrukturmaßnahme resultieren voraussichtlich aus der Aufwertung der Standortqualitäten und der damit verbundenen Attraktivitätssteigerung der angebotenen Gemeinden. Für Standortentscheidungen der Wirtschaft sind sowohl die verbesserte Erreichbarkeit für Arbeitnehmer, als auch die verbesserte Anbindung an überregionale Verkehre ausschlaggebende Faktoren. So werden mit dem Ausbau des SPNV-Angebotes zwischen Neuenhaus und Emmen vor allem die Standortbedingungen in den Anrainerkommunen verbessert. Weiterhin ergeben sich aber auch für die Kommunen entlang der bereits geplanten Strecke zwischen Bad Bentheim via Nordhorn nach Neuenhaus zusätzliche Effekte. Für die Arbeitnehmer entlang der Bahnverbindung ergibt sich mit dem Zugang zum Schienenpersonennahverkehr eine höhere Mobilität und damit bessere und flexiblere Beschäftigungsmöglichkeiten.

**Verbesserte Standortbedingungen für  
die regionale  
Wirtschaft**

Anhand der Referenzbeispiele wurde gezeigt, dass infolge Erschließung durch den SPNV eine verstärkte Nachfrage und Ausweisung von Gewerbeflächen in den neu erschlossenen Gebieten resultieren kann. Eine Anbindung an den Personennahverkehr ist jedoch nicht für alle Branchen gleichermaßen relevant. Für die üblicherweise in Städten angesiedelten Dienstleistungsbranchen sichert eine kleinräumige Nahverkehrsanbindung die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen für Arbeitnehmer aus der Region. Weiterhin weisen „weiche Standortfaktoren“, wie Image, Architektur, Freiraumgestaltung oder ÖPNV-Anbindung vor allem für wirtschaftlich bedeutsame, wissensintensive Unternehmen einen hohen Stellenwert auf. Dabei fragen wissensintensive Dienstleister vor allem die Anbindung an Bahnfernverkehre nach (vgl. u.a. NORD/LB, NIW 2005; CIMA, NORD/LB, NIW 2011).

**Branchenspezifisch  
unterschiedliche  
Relevanz – Chancen  
für Dienstleistungs-  
unternehmen**

Vor dem Hintergrund der branchenspezifischen Erfordernisse, können die Effekte eines Bahnanschlusses an den unterschiedlichen Standorten in Abhängigkeit der regional-spezifischen Ausgangslagen unterschiedlich ausfallen. Wie in Kapitel 4.3 dargestellt wurde, fungieren die Städte Emmen, Nordhorn und Coevorden als die wirtschaftlichen Zentren der Region. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Stadt Bentheim fällt dahingegen etwas geringer aus. Die Standorte in der Grafschaft Bentheim stehen im Wettbewerb zu den nordrhein-westfälischen und niedersächsischen Mittelzentren, wie Rheine und Gronau oder Lingen sowie zu den überregional bedeutsamen Standorten

**Effekte insbesondere  
in etablierten Wirtschaftstandorten**

Münster und Osnabrück. Wirtschaftliche Effekte der Verbindung Neuenhaus – Emmen sind zunächst insbesondere an den etablierten bzw. dynamischen Wirtschaftsstandorten zu erwarten. Für diese Standorte ergibt sich mit dem Nahverkehrsanschluss die Chance ihre Marktwirkung und Absatzmöglichkeiten zu vergrößern.

Die Grafschaft Bentheim verzeichnete in den vergangenen Jahren ein kontinuierliches Beschäftigungswachstum. Die wirtschaftliche Bedeutung gegenüber den benachbarten Regionen auf der deutschen Seite konnte dadurch deutlich gestärkt werden. Dahingegen wies die niederländische Seite eher eine stagnierende bzw. rückläufige Beschäftigungsentwicklung auf. Als Wachstumstreiber fungierten in der Grafschaft insbesondere Dienstleistungsbranchen, wie das Gesundheits- und Sozialwesen, der Handel und das Verkehrs- und Logistikgewerbe. Das traditionell industrielle Mittelzentrum Nordhorn konnte starke Zuwächse im tertiären Sektor, hier vor allem im Handel, verbuchen. Die besonders einpendlerstarke Kreisstadt Bad Bentheim ist demgegenüber insbesondere durch das Sozial- und Gesundheitswesen und den Tourismus geprägt. Für diese besonders dynamischen Standorte in der Grafschaft besteht mit dem SPNV-Anschluss die Chance ein größeres Arbeitskräftepotenzial, insbesondere auch aus den benachbarten Niederlanden, zu erschließen.

**Zusätzliches Arbeitskräftepotenzial für die dynamische Grafschaft**

Mit der Anbindung an den schienengebundenen Personennahverkehr besteht für die Region zudem die Möglichkeit auf zusätzliches Fachkräftepotenzial zuzugreifen. Der Strukturwandel hin zu einer wissensbasierten Gesellschaft und der demografische Wandel bergen die Gefahr eines Fachpersonalmangels in der Region. Ziel ist daher die Gewinnung von zusätzlichen Fachkräften über die Region hinaus. Hier birgt vor allem die Anbindung an den Hochschulstandort Emmen die Möglichkeit positiver Effekte. Die Studiengänge der Stenden University umfassen beispielsweise Biologie und medizinische Laborforschung, Internationales Logistik Management oder Betriebswirtschaftslehre und weisen damit große Synergien zu den Wachstumsbranchen der Grafschaft auf.

**Fachkräftesicherung in den Wachstumsbranchen**

Für Arbeitnehmer an den eher schwächeren niederländischen Arbeitsmarktstandorten ergibt sich mit dem SPNV-Anschluss die Option in dynamische Standorte der Grafschaft einzupendeln und dort einer Beschäftigung nachzugehen. Dies gilt selbstverständlich auch für die Anrainerkommunen in der Niedergrafschaft. Infolge der Arbeitskräftemobilität werden daraus folgend Einkommen wie auch Humankapital in die Herkunftsregion transferiert. Dies kann zu einem Abbau regionaler Disparitäten führen.

**Abbau regionaler Disparitäten**

Insbesondere für die bislang nicht erschlossenen Standorte in der Niedergrafschaft ergibt sich mit dem SPNV-Anschluss der Zugang zu externen Wissensnetzen. Neben Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen in der Region können hier auch weiter entfernte Einrichtungen, beispielsweise an den Standorten Münster oder Osnabrück oder zukünftig auch Bielefeld über den schienengebundenen Verkehr erreicht werden. Damit erhalten die Wirtschaft und die Arbeitnehmer der Grafschaft sowie der niederländischen Seite die Möglichkeit, Weiterbildungsangebote außerhalb der Region wahrzunehmen sowie überregionale Netzwerke aufzubauen. Zur Bewältigung des Strukturwandels kommt darüber hinaus auch dem Aufbau und dem Anschluss an regionale Wissensknoten, wie Kompetenzzentren und Weiterbildungseinrichtungen ein hoher Stellenwert zu. Die mit dem SPNV-Anschluss erzielte Anbindung an Wissensnetze stellt ein zentrales Erfordernis dar, um die vorhandene Wissensbasis langfristig in der Region zu halten und zu stärken und damit der Abwanderung von Humankapital aus der Region entgegen zu wirken.

**Aufbau von Netzwerken und Stärkung der Wissensbasis**

### 7.3 Effekte auf Demographie und Wohnumfeldattraktivität

Mit der Anbindung der betreffenden Kommunen an den Nahverkehr wird die Lebensqualität in der Grafschaft Bentheim maßgeblich verbessert. Insbesondere für nicht motorisierte Bevölkerungsgruppen gewährleistet der SPNV-Anschluss Mobilität und somit die Erreichbarkeit von Versorgungsinfrastrukturen. Die Bahnverbindung bedeutet insbesondere für die Niedergrafschaft einen elementaren Beitrag zur Daseinsvorsorge.

**Mobilität als Grundlage der Daseinsvorsorge und Lebensqualität**

Die Standortqualität der Anrainerkommunen wird damit einhergehend nicht nur für die Wirtschaft, sondern auch als Wohnstandort deutlich gesteigert. Die Referenzprojekte belegen, dass sich der Ausbau schienengebundenen Personennahverkehrs positiv auf die Nachfrage nach Wohnflächen auswirken kann. Der SPNV-Anschluss fungiert in diesem Kontext als weicher Standortfaktor, der die Attraktivität der Kommunen steigert. Aus der Verbesserung der Lagegunst und gesteigerten Wohnqualität resultieren demographische Effekte. Diese können sowohl durch Zuzug sowie mit der Ansiedlung von jungen Personen und Familien auch als natürliche positive Bevölkerungsentwicklung ausfallen.

**Demographische Effekte durch gesteigerte Wohnstandortqualität**

Eine gute verkehrliche Anbindung verhindert darüber hinaus die Abwanderung, vor allem junger und qualifizierter Einwohner. Diese müssten die Region ohne das Mobilitätsangebot zu Ausbildungs- oder Beschäftigungszwecken verlassen. In diesem Kontext ist auch zu berücksichtigen, dass Wohnstandortwahl und das Verkehrsverhalten in wechselseitiger Abhängigkeit zueinander stehen. Infolge des Alters oder der finanziellen Ausstattung verfügen vor allem junge Personen, wie Berufsschüler, Studenten oder Singles, aber auch ältere Menschen oftmals nicht über einen eigenen Pkw. Sie sind auf den ÖPNV angewiesen. Sie bevorzugen Wohnstandorte mit einem guten Nahverkehrsangebot. Die Affinität der Bevölkerung für die Nutzung des ÖPNV steigt demzufolge mit seinem Vorhandensein. Neben der verkehrlichen Ausstattung begünstigen jedoch eine Reihe weiterer Faktoren die Wohnstandortwahl junger (hoch)qualifizierter Menschen. Hierzu zählen neben einem hochwertigen Wohnangebot, auch das Kultur- und Freizeitangebot oder Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Die Kommunen sind gefordert entsprechende Angebote bereit zu halten, um Abwanderungen zu vermeiden.

**Gesteigerte Attraktivität für junge bzw. nicht motorisierte Personen**

Die Region, und insbesondere die Niedergrafschaft, weisen heute eine positive Bevölkerungsentwicklung auf, die deutlich über dem Landesdurchschnitt angesiedelt ist. Neben der relativ jungen Bevölkerungsstruktur ist dies auch in einer positiven Wanderungsbilanz und hier vor allem durch Zuzüge niederländischer Staatsangehöriger sowie älterer Bevölkerungsgruppen aus Nordrhein-Westfalen begründet. Zwar stagniert die Zahl der niederländischen Einwohner in der Grafschaft seit 2011 infolge sich angleichender Immobilienpreise. Doch mit der SPNV-Verbindung gewinnen die deutschen Gemeinden wieder eine zusätzliche Wohnstandortattraktivität für niederländische Bevölkerungsgruppen, die auf eine gute Anbindung in das Heimatland Wert legen.

**Zusätzliche Attraktivität für die niederländische Bevölkerung**

Ein weiterer Aspekt für die Ansiedlung entlang der Bahnlinie ist die berufliche Flexibilität und erweiterte Optionen mit Blick auf die Beschäftigungswahl. Die SPNV-Verbindung erschließt sowohl die Wirtschafts- und Beschäftigungszentren auf deutscher, als auch auf niederländischer Seite und lässt daraus resultierend eine größere Auswahl am Arbeitsmarkt zu. Insbesondere für Pendler kann die Wohnstandortverlagerungen in Richtung Arbeitsort zielführend sein.

**Wohnstandortverlagerungen Richtung Arbeitsort**

Abschließend ist mit Blick auf die demografischen Effekte ist zu berücksichtigen, dass auch die Wohnstandortentscheidung und -zufriedenheit durch verschiedene Faktoren beeinflusst und nicht allein durch das ÖPNV-Angebot determiniert wird. Gleichwohl lassen die genannten Argumente und Zusammenhänge auf vordringlich positive Auswirkungen auf die Wohnstandortattraktivität der Region und daraus resultierend positive demographische Effekte schließen.

**Komplexes  
Zusammenwirken  
verschiedener  
Faktoren**

## 7.4 Effekte auf Tourismus und Freizeit

Die betrachteten Referenzprojekte haben gezeigt, dass vor allem der Tourismus durch eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr profitieren kann. Die bereits vorhandenen touristischen Einrichtungen in der Grafschaft Bentheim werden voraussichtlich von der verbesserten Erreichbarkeit profitieren. Die SPNV-Anbindung ermöglicht eine bequeme Anfahrt, steigert so die Attraktivität der Einrichtungen und erschließt darüber hinaus das zusätzliche Potenzial nicht motorisierter Zielgruppen.

**Erschließung  
zusätzlicher  
Zielgruppen**

Insbesondere für die überwiegend in der Obergrafschaft ansässigen Beherbergungsbetriebe sind positive Effekte im Sinne steigender Übernachtungszahlen bzw. ggf. auch längerer Aufenthalte zu erwarten. Dies ist einerseits dadurch begründet, dass die Orte für die bedeutsame niederländische Zielgruppe noch besser erreichbar sind. Andererseits werden mit der Regionalbahn von Neuenhaus nach Emmen perspektivisch auch Tagesausflüge direkt aus der Obergrafschaft in die benachbarten Niederlande möglich. Damit steigt die Zahl möglicher Ausflugsziele, was als Grund für eine längere Aufenthaltsdauer in der Obergrafschaft gewertet werden kann.

**Positive Effekte für  
die Beherbergungs-  
betriebe in der  
Obergrafschaft**

Eine besondere Bedeutung kommt dem schienengebundenen Personennahverkehr mit Blick auf den gemeinhin immer populärer werdenden Wander- und Fahrradtourismus zu, der durch das Tourismusmarketing und Projekte wie dem Fietsenbus oder die „kunstwegen“-Route ausdrücklich forciert wird. So gilt die Grafschaft Bentheim als fahrradfreundlichster Landkreis Niedersachsens und ausgewiesenes Reiseziel für Fahrradurlauber. Radurlauber reisen aufgrund der komfortablen Mitnahmemöglichkeiten häufig mit dem SPNV an. Durch die nord- und südwärts gerichtete Einbindung der Grafschaft Bentheim in das überregionale Schienennetz ist eine Zunahme des Fahrradtourismus in der Region wahrscheinlich.

**Besondere Relevanz  
des SPNV für den  
Fahrradtourismus**

Neben dem Naturtourismus, wie Wandern und Radfahren, kommt dem Gesundheitstourismus in der Grafschaft Bentheim ein besonderer Stellenwert zu. Rund drei Viertel aller Übernachtungen entfallen auf den Kur und Erholungsort Bad Bentheim, was unter anderem auf die dortige Kurklinik Bentheim zurückzuführen ist. Neben den Fachkliniken für Innere Medizin und Rheumatologie, Dermatologie und Allergologie, Kardiologie sowie Orthopädie beinhaltet das Angebot des Gesundheitszentrums auch Medical Wellness, wie Vital- und Badekuren und eine Reihe ambulanter Therapieformen. Die Regionalbahn steigert die Attraktivität dieses Angebotes zusätzlich für ältere Bevölkerungsgruppen aus den Niederlanden, welche die Klinik ohne eigenes Fahrzeug ggf. auch nur für ambulante Anwendungen erreichen können.

**Zusätzliche Gäste für  
den Gesundheits-  
tourismus**

Die Grafschaft Bentheim adressiert ihr touristisches Angebot gezielt an Kunden aus den Niederlanden, den Beneluxstaaten sowie an Gäste aus den Bundesländern Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Mit einem Anteil von rund 40 Prozent an allen Gästen wird die Bedeutung der niederländischen Gäste eindrücklich belegt. Eine besondere Relevanz kommt in diesem Zusammenhang dem Ferienresort Bad Bentheim, mit

**Verbesserte  
Ansprache der  
niederländischen  
Gäste**

luxuriösen Ferienvillen und speziellen Angeboten für Kinder und Familien zu. Die von der niederländische Gruppe Roompot geführte Anlage ist speziell auf Gäste aus dem Nachbarland ausgerichtet. Durch eine optimierte Anbindung mittels des SPNV an die traditionellen Herkunftsregionen der Touristen im Nordwesten der Grafschaft ist insbesondere eine stärkere Auslastung dieser Anlage sowie weiterer auf Niederländer ausgelegter Einrichtungen zu erwarten.

Im Tourismuskonzept der Grafschaft Bentheim aus dem Jahr 2013 wurde vor allem die große Bedeutung der Tagesausflüge für die touristische Entwicklung in der Region herausgestellt. Wie das Referenzprojekt Gronau-Enschede gezeigt hat, kommt dem Tagestourismus zwischen Deutschland und den Niederlanden aufgrund der unterschiedlichen Angebote und kulturhistorisch bedingt variierenden Ausgestaltung besondere Bedeutung zu. Mit der Verlängerung der Strecke von Neuenhaus nach Emmen besteht auf niederländischer Seite zukünftig ein einfacher Zugang zu den Angeboten in der Grafschaft, wie beispielsweise der „Shopping-Insel“ oder den Industriedenkmälern in Nordhorn. Auf der anderen Seite können die Grafschafter oder aus Nordrhein-Westfalen durchreisende Touristen mit der Regionalbahn perspektivisch Attraktionen wie den WILDLANDS Adventure Zoo in Emmen oder den Plopsa Indoorspielplatz in Coevorden erreichen. Weiterhin sind insbesondere für die Einrichtungen in der Niedergrafschaft, wie das Indoorkarting Hoogetveen oder das Haus Ringerbrüggen in Emlichheim positive Auswirkungen auf die Zahl der Tagesgäste zu erwarten.

**Größere Vielfalt  
ermöglicht weitere  
positive Entwicklung  
der Tagesausflüge**

## 8 ZUSAMMENFASSUNG

In der nachfolgenden Gesamtbetrachtung werden die erwartbaren regionalökonomischen Effekte der Verlängerung des SPNV auf der Verbindung Neuenhaus – Emmen noch einmal zusammenfassend für die unterschiedlichen Wirkungsbereiche dargestellt. Wie bereits in der qualitativen Abschätzung deutlich wurde, bestehen zwischen den einzelnen Themenbereichen komplexe Abhängigkeiten und systemische Wirkungen. Insgesamt sprechen folgende Argumente für eine Verlängerung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Neuenhaus – Emmen.

### Zusammenfassende Bewertung

Tab. 5: Argumente für eine Verlängerung des SPNV zwischen Neuenhaus & Emmen

| Verkehrliche und raumwirksame Effekte  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit der Verlängerung der Regionalbahn erfolgt die Anbindung der Kreisstadt Bad Bentheim sowie des Mittelzentrums Nordhorn an den ebenfalls überregional bedeutsamen Standort Emmen (NL). Die Bahnverbindung <b>fördert bestehende Verflechtungsbeziehungen zwischen den drei regionalen Zentren, erzeugt Synergien und stärkt ihre raumwirksame Bedeutung.</b></li> <li>▪ Der Ausbau der Regionalbahnstrecke zwischen Neuenhaus und Emmen trägt maßgeblich zur <b>verkehrlichen Erschließung der Niedergrafschaft</b> bei. Die Sicherung der Mobilität ist ein elementarer Aspekt der Daseinsvorsorge. Dem SPNV-Angebot kommt ein hoher Stellenwert mit Blick auf die Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Wettbewerbschancen in der Grafschaft Bentheim zu.</li> <li>▪ Während auf der Strecke Coevorden – Emmen vordergründig eine qualitative Verbesserung und damit eine zusätzliche Steigerung der Attraktivität des SPNV-Angebotes entsteht, ermöglicht die Verlängerung zwischen Neuenhaus und Emmen insbesondere im Zusammenwirken mit der geplanten Dreiländerverbindung (RB 61) eine <b>Optimierung des regionalen Schienenverkehrsnetzes</b> auf der deutschen Seite.</li> </ul> |
| Wirtschaftliche Effekte  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit dem erweiterten SPNV-Angebot werden entlang der gesamten Strecke die <b>Standortbedingungen für Unternehmen in den Anrainerkommunen verbessert</b>, wodurch eine verstärkte Nachfrage nach Gewerbeflächen resultieren kann.</li> <li>▪ Mit der Ausweitung des SPNV Angebotes nach Norden erschließen sich insbesondere für die dynamischen Beschäftigungsstandorte der Grafschaft Bentheim <b>zusätzliche Arbeitskräftepotenziale</b>. Die Anbindung der Grafschaft an den Hochschulstandort Emmen leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur <b>Fachkräftesicherung</b> in der Region.</li> <li>▪ Infolge des SPNV-Zugangs ergeben sich für die Bevölkerung bessere, <b>flexiblere Beschäftigungsmöglichkeiten</b>. Die verbesserten Rahmenbedingungen für Arbeitskräftemobilität ermöglichen den <b>Abbau regionaler Disparitäten</b> und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur regionalwirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region.</li> </ul>  |



### Demographische Effekte

- Die Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr steigert die Wohnstandortqualität und lässt daraus resultierend eine **stärkere Nachfrage nach Wohnflächen** und Stabilisierung von Immobilienpreisen in den Anrainerkommunen erwarten. Damit einhergehende Zuzüge ermöglichen die **demographische Stabilisierung bzw. positive Bevölkerungsentwicklung** in den Anrainerkommunen.
- Das Vorhandensein des öffentlichen Personennahverkehrs begünstigt die Ansiedlung bzw. beugt der Abwanderung junger und qualifizierter Menschen vor. Demzufolge können **positive Effekte hinsichtlich der Altersstruktur** der Bevölkerung entlang der Regionalbahn erwartet werden.
- Die Verlängerung der Regionalbahnstrecke zwischen Neuenhaus und Emmen **begünstigt die Ansiedlung niederländischer Staatsangehöriger auf deutscher Seite**, die auf eine gute verkehrliche Anbindung in das Heimatland Wert legen.

### Effekte für den Tourismus- und Freizeitstandort

- Im Bereich des Tourismus trägt die Verlängerung der Regionalbahn zur **Erschließung neuer touristischer Zielgruppen** bei. Durch die bessere Erreichbarkeit für nicht motorisierte Bevölkerungsgruppen, insbesondere ältere Menschen ohne eigenen Pkw, sind positive Effekte im Gesundheitstourismus wahrscheinlich. Darüber hinaus ist auch eine verbesserte Ansprache niederländischer Touristen möglich.
- Das SPNV-Angebot ermöglicht aufgrund der komfortablen Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder **positive Effekte im Bereich des Rad- und Wandertourismus**. Mit der weiterführenden nordwestlichen Erschließung in die Niederlande ist eine Zunahme des Fahrradtourismus wahrscheinlich.
- Die Regionalbahn weist eine besondere Bedeutung für den grenzüberschreitenden Tagestourismus auf. Die größere **Vielfalt der bequem erreichbaren Tagesausflugsziele** lässt eine **Zunahme von Tagesgästen** erwarten und steigert die Attraktivität der gesamten Tourismusregion.

## 9 LITERATUR

---

**ASM (2011):** 2001 - 2011: Zehn Jahre grenzenloser Nahverkehr zwischen Gronau und Enschede - eine Erfolgsstory.

Verfügbar: [http://www.asm-muenster.de/front\\_content.php?idart=349&changelang=6](http://www.asm-muenster.de/front_content.php?idart=349&changelang=6)

**Autobild (2015):** Daimler-Truck auf Premieren-Geisterfahrt.

Verfügbar: <http://www.autobild.de/artikel/autonomer-lkw-test-in-baden-wuerttemberg-5971499.html>

**Bahnnews 2004:** Bahnstrecke Niebüll - Tondern bis 2010 gesichert

Verfügbar: <http://bahnnews.bplaced.net/archiv/beraug05.htm>

**BAST (2010):** Manuelle Straßenverkehrszählung 2010 - Ergebnisse auf Bundesautobahnen.

Verfügbar: [http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-BAB.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-BAB.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

**Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2015):** Reaktivierung der Bahnstrecke Selb – Asch.

Verfügbar: <https://www.stmi.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2015/460b/index.php>

**Badische-Zeitung (2015):** TGV hält regulär in Müllheim – zum ersten Mal in der Geschichte der Stadt.

Verfügbar: <http://www.badische-zeitung.de/muellheim/tgv-haelt-regulaer-in-muellheim-zum-ersten-mal-in-der-geschichte-der-stadt--114930987.html>

**BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2007):** Regionalplanerische Handlungsansätze zur Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge. MORO-Information 2/2. Bonn.

Verfügbar: [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/MOROInfo/2/moro2\\_2.pdf;jsessionid=E4C0C880B7021190EF77365A7114A066.live2052?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/MOROInfo/2/moro2_2.pdf;jsessionid=E4C0C880B7021190EF77365A7114A066.live2052?__blob=publicationFile&v=3)

**BBSR (2009):** Deutschland in Europa: Ergebnisse des ESPON Programmes 2006 aus deutscher Sicht.

Verfügbar: [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Forschungen/2009/Heft135\\_DL.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Forschungen/2009/Heft135_DL.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

**BMVI (2015a):** Europäische Eisenbahnpolitik.

Verfügbar: [http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrstraeger/Schiene/EuropaeischeEisenbahnpolitik/europaeische-eisenbahnpolitik\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrstraeger/Schiene/EuropaeischeEisenbahnpolitik/europaeische-eisenbahnpolitik_node.html)

**BMVI (2015b):** Europäische Verkehrspolitik.

Verfügbar: [http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Internationales/EuropaeischeVerkehrspolitik/europaeische-verkehrspolitik\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Internationales/EuropaeischeVerkehrspolitik/europaeische-verkehrspolitik_node.html)

**BMVI (2015c):** Transeuropäische Verkehrsnetze.

Verfügbar: [http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Internationales/EuropaeischeVerkehrspolitik/TranseuropaeischeNetzeTEN/transeuropaeische-netze\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Internationales/EuropaeischeVerkehrspolitik/TranseuropaeischeNetzeTEN/transeuropaeische-netze_node.html)

**BMVI (2015d):** Umsetzung der Territorialen Agenda 2020: Entwicklung regionaler Potenziale im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der TEN-V.

Verfügbar: [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/BMVIOnline/2015/DL\\_BMVI\\_Online\\_03\\_15.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/BMVIOnline/2015/DL_BMVI_Online_03_15.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

**Dirner, N. (2012):** Gute und schlechte Vorbilder für Bahnstrecke Senden-Weißenhorn. In: Südwest Presse.

Verfügbar: [http://www.swp.de/ulm/lokales/alb\\_donau/Gute-und-schlechte-Vorbilder-fuer-Bahnstrecke-Senden-Weissenhorn;art4299,1617822](http://www.swp.de/ulm/lokales/alb_donau/Gute-und-schlechte-Vorbilder-fuer-Bahnstrecke-Senden-Weissenhorn;art4299,1617822)

**Deutsche Bahn (2015):** Erneuter Fahrgastrekord im internationalen Fernverkehr Richtung Frankreich, Belgien und Niederlande.

Verfügbar: [http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/9654864/p20150709.html](http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/9654864/p20150709.html)

**Der Westen (2013):** Spätestens 2017 Zug bis Arnheim.

Verfügbar: <http://www.derwesten.de/staedte/emmerich/spaetestens-2017-zug-bis-arnheim-id8068836.html>

**Die Länderbahn (2016):** Bahnlinie Hof - Selb - Asch – Lückenschluss nach Tschechien. Verfügbar:

<http://www.oberpfalzbahn.de/de/fahrplan/hof-selb-as/>

**DIFU (2016):** Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch.

Verfügbar: <http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/480/publikationen/koeprnv-kf.pdf>

**dwif – Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. (Hrsg.)**

**(2013):** Tagesreisen der Deutschen. München.

Verfügbar: <http://www.dwif.de/downloads/item/tagesreisen-der-deutschen-download.html>

**Ebers, W. (2015):** Bei den Fahrgastzahlen ist „noch Luft nach oben“. In: Neue Osnabrücker Zeitung.

Verfügbar: <http://www.noz.de/lokales/georgsmarienhuetten/artikel/584635/bei-den-fahrgastzahlen-ist-noch-luft-nach-oben>

**Eisenbahnjournal Zughalt.de (2010):** Haller Willem zieht immer mehr Fahrgäste an. Homepage

von Eisenbahnjournal Zughalt.de. URL: <http://zughalt.de/haller-willem-zieht-immer-mehr-fahrgaeste-an>

**Europäische Kommission (2013a):** Verkehr: Neue EU-Infrastrukturpolitik.

Verfügbar: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-948\\_de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_de.htm)

**Europäische Kommission (2013b):** Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

Verfügbar: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2013.348.01.0001.01](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2013.348.01.0001.01)

**Europäische Kommission (2013c):** Vorschläge zu Leitung und Marktöffnung.

Verfügbar: <http://www.consilium.europa.eu/de/policies/4th-railway-package/governance-market-opening-proposals/>

**Europäische Kommission (2014):** Die Europäische Union Erklärt: Verkehr – Vernetzte Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen Europas.

Verfügbar: [http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/de/transport\\_de.pdf](http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/de/transport_de.pdf)

**Europäisches Weißbuch (2011):** Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.

Verfügbar: [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/)

**Eurostat 2015:** EU transport in figures 2015

Verfügbar: [https://www.destatis.de/Europa/DE/Publikationen/Eurostat/Verkehr/PO\\_MIAA15001EN.html;jsessionid=DA63E74F1D875493CD0EA69B18D2071C.cae4](https://www.destatis.de/Europa/DE/Publikationen/Eurostat/Verkehr/PO_MIAA15001EN.html;jsessionid=DA63E74F1D875493CD0EA69B18D2071C.cae4)

**Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) 2013:** TOURISTISCHES LEITBILD 2013, Kurzfassung, Grafschaft Bentheim

Verfügbar: [http://www.grafschaft-bentheim-tourismus.de/fileadmin/download.php?f=fileadmin%2FMediendatenbank%2FPDFs%2FFINAL\\_Leitbild\\_Kurzfassung.pdf](http://www.grafschaft-bentheim-tourismus.de/fileadmin/download.php?f=fileadmin%2FMediendatenbank%2FPDFs%2FFINAL_Leitbild_Kurzfassung.pdf)

**Gwinner, R. (2013):** Multilaterale Bahnbeziehung. In: VCD-Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen.

Verfügbar: [https://www.fairkehr-magazin.de/1\\_2013\\_haller\\_willem.html](https://www.fairkehr-magazin.de/1_2013_haller_willem.html)

**Hollmann, M. (2010):** Sparkassen-Tourismusbarometer. Nordseetourismus 2020 – Perspektiven und Chancen. Vortrag im Rahmen der Veranstaltung Tourismusregion Nordsee 2020. Wirtschaftspotenziale und Zukunftstrends. (Reihe: Cuxland Gespräche).

Verfügbar: [https://www.fes.de/niedersachsen/common/pdf/doku/cuxland/Barometer\\_Hollmann%2029\\_09\\_2020.pdf](https://www.fes.de/niedersachsen/common/pdf/doku/cuxland/Barometer_Hollmann%2029_09_2020.pdf)

**Kamann, M. (2016):** Bahn will stillgelegte Strecken reaktivieren. In: Die Welt.

Verfügbar: <http://www.welt.de/politik/deutschland/article154038139/Bahn-will-stillgelegte-Strecken-reaktivieren.html>

**Kersten, W. (2010):** Modal-Split-Anteil und Bedeutung des Kombinierten Verkehrs. In: Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr.

Verfügbar: <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/306347/>

**HAZ (2014):** Schneller und günstiger in die Niederlande.

Verfügbar: <http://www.haz.de/Nachrichten/Der-Norden/Uebersicht/Niedersachsenticket-soll-bis-nach-Groningen-gelten>

**Landtag von Baden-Württemberg (2014, Drucksache 15 / 4559):** „Blauwal“-Bahnstrecke Müllheim–Mulhouse.

Verfügbar: [http://www.landtag-w.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/4000/15\\_4559\\_D.pdf](http://www.landtag-w.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/4000/15_4559_D.pdf)

**LNVG (2013):** 2013+: Konzept zum Schienenpersonennahverkehr.

Verfügbar: [http://www.lnvg.de/fileadmin/user\\_upload/Formulare/SPNV/Konzept\\_SPNV\\_lang.pdf](http://www.lnvg.de/fileadmin/user_upload/Formulare/SPNV/Konzept_SPNV_lang.pdf)

**Lok-Report (2016):** Regierung will Bahninvestitionen drastisch zusammenstreichen. Verfügbar:

[http://www.lok-report.de/archiv/europa/archiv\\_europa\\_daenemark.html](http://www.lok-report.de/archiv/europa/archiv_europa_daenemark.html)

**Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein (2015):** Verkehrsinfrastruktur im Jütlandkorridor – Deutsch-Dänische Verkehrskommission.

Verfügbar: [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/V/verkehrsinfrastruktur/Downloads/Bericht\\_dt\\_daen\\_Verkehrskomm.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/V/verkehrsinfrastruktur/Downloads/Bericht_dt_daen_Verkehrskomm.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

**MiD (2008) – Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht**

Verfügbar: [www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008\\_Abschlussbericht\\_I.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf)

**NAH.SH (2014):** LNVP – bis 2017.

Verfügbar: <http://www.nah.sh/assets/downloads/berichte/LNVP-bis-2017web.pdf>

**Nahverkehr Hamburg (2014):** Schleswig-Holsteiner fahren immer öfter und länger Bahn.

Verfügbar: <http://www.nahverkehrhamburg.de/nahverkehr-norddeutschland/nahverkehr-schleswig-holstein/item/1133-schleswig-holsteiner-fahren-immer-oefter-und-laenger-bahn>

**Neue Presse (2015):** Deutsche Bahn eröffnet eigenen Fahrkartenschalter in Groningen. Verfügbar:

<http://www.neuepresse.de/Nachrichten/Niedersachsen/Uebersicht/Deutsche-Bahn-eroeffnet-eigenen-Fahrkartenschalter-in-Groningen>

**NiederlandeNet (2015):** BAHN: Fahrgastzahlen Deutschland-Niederlande auf Rekordniveau.

Verfügbar: <https://www.uni-muenster.de/NiederlandeNet/aktuelles/archiv/2015/februar/0224bahn.html>

**Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2014):** Regionalzug RB61 kann in Zukunft bis ins niederländische Hengelo - Verkehrsminister einigen sich über Kostenteilung bei Bahnverbindung Bad Bentheim – Hengelo.

Verfügbar: [http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=5459&article\\_id=124163&psmand=18](http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=124163&psmand=18)

**Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2016a):** Nach der „Wunderlinien“-Konferenz: Wann kommt die neue Friesenbrücke?

Verfügbar: <http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/nach-der-wunderlinien-konferenz-wann-kommt-die-neue-friesenbruecke-140367.html>

**Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2016b):** Nach der „Wunderlinien“-Konferenz: Wann kommt die neue Friesenbrücke?

Verfügbar: <http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/nach-der-wunderlinien-konferenz-wann-kommt-die-neue-friesenbruecke-140367.html>

**RegioNord, NORD/LB 2011:** Anschluss der Stadt Nordhorn an den Schienenpersonennahverkehr Fahrgastabschätzung und Regionalwirtschaftliche Effekte. Hannover

**Nordschleswiger (2016):** Vorstoß für mehr Tempo auf Bahnstrecke Niebüll-Esbjerg. Verfügbar:

<http://www.nordschleswiger.dk/news-details/1/36/89949?newscatid=46&h=Vorsto%C3%9F-f%C3%BCr-mehr-Tempo-auf-Bahnstrecke-Niebu%C3%BCll-Esbjerg>

**Planungsgemeinschaft Mailänder Consult & RMCon (2010):** Gutachten zur Weiterentwicklung der Schönbuchbahn: Technische Machbarkeit, betriebliche Möglichkeiten, Kosten und Fahrgastpotenziale.

Verfügbar: [http://www.schoenbuchbahn.de/site/LRA-BB-Schoenbuchbahn-Responsive/get/params\\_E-894287491/366468/Gutachten-Schoenbuchbahn\[1\].pdf](http://www.schoenbuchbahn.de/site/LRA-BB-Schoenbuchbahn-Responsive/get/params_E-894287491/366468/Gutachten-Schoenbuchbahn[1].pdf)

**Probahn (2016):** Fakten zur Schönbuchbahn.

Verfügbar: <http://www.pro-bahn.de/fakten/sbuch.htm>

**Pro Bahn e.V. (2009):** Fahrgastzahlen ausgewählter Strecken.

Verfügbar: [http://www.pro-bahn.de/fakten/sub\\_index.php?ziel=fahrgastzahlen2.htm](http://www.pro-bahn.de/fakten/sub_index.php?ziel=fahrgastzahlen2.htm)

**PTV (2010):** Betriebsqualität Ammertalbahn: Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA). Verfügbar:

[http://consult.ptvgroup.com/fileadmin/files\\_conceptsandsolutions/Downloads/4\\_References/DE/PTV\\_TC\\_Betriebsqualit%C3%A4t\\_Ammertalbahn.pdf](http://consult.ptvgroup.com/fileadmin/files_conceptsandsolutions/Downloads/4_References/DE/PTV_TC_Betriebsqualit%C3%A4t_Ammertalbahn.pdf)

**Radio Bremen (2016):** Deutsche und Niederländer kommen sich näher.

Verfügbar: <http://www.radiobremen.de/nachrichten/verkehr/friesenbruecke104.html>

**Rambøll (2012):** Infrastruktur und ökonomische Entwicklung entlang der Westküste. Verfügbar:

[http://www.wfg-nf.de/downloads/B5/InfrastrukturWestkste\\_DE\\_web.pdf](http://www.wfg-nf.de/downloads/B5/InfrastrukturWestkste_DE_web.pdf)

**REGIO-VERBUND GmbH (2016):** Müllheim-Neuenburg.

Verfügbar: <http://www.bsb2020.de/cms/Regioverbund/BSB2020/nav/abschnitte/1,300498,20289.html>

**Stolle, K. (2016):** Bahnstrecke Leer – Groningen und die Emsbrücke.

Verfügbar: <http://www.trollibus-oldenburg.eu/67545.html>

**SWR (2016):** Von Böblingen bis Dettenhausen: Land fördert Ausbau der Schönbuchbahn.

Verfügbar: [http://www.swr.de/landesschau-aktuell/bw/stuttgart/von-boeblingen-bis-dettenhausen-land-foerdert-ausbau-der-schoenbuchbahn/-/id=1592/did=16746570/nid=1592/1wrxcwz/Verkehrspolitik/europaeische-verkehrspolitik\\_node.htmlwhite\\_paper\\_com%282011%29\\_144\\_de.pdf](http://www.swr.de/landesschau-aktuell/bw/stuttgart/von-boeblingen-bis-dettenhausen-land-foerdert-ausbau-der-schoenbuchbahn/-/id=1592/did=16746570/nid=1592/1wrxcwz/Verkehrspolitik/europaeische-verkehrspolitik_node.htmlwhite_paper_com%282011%29_144_de.pdf)

**TMN – TourismusMarketing Niedersachsen (Hrsg.) (2010):** niedersachsen kompass, Ausgabe Frühjahr 01/10.

**Treinreiziger.nl 2016:** Spoorkaart 2016

Verfügbar: [http://www.spoorkaart2016.nl/downloads/spoorkaart\\_2016\\_opA4.pdf](http://www.spoorkaart2016.nl/downloads/spoorkaart_2016_opA4.pdf)

**Zeck, H. (2013):** Handlungsstrategien der Landesplanung zum Leitbild „Daseinsvorsorge sichern“.

Verfügbar: [http://www.ml.niedersachsen.de/download/82823/LMR\\_in\\_Hildegard\\_Zeck\\_Handlungsstrategien\\_der\\_Landesplanung.pdf](http://www.ml.niedersachsen.de/download/82823/LMR_in_Hildegard_Zeck_Handlungsstrategien_der_Landesplanung.pdf)